Eine Reise um die Welt

Georg Schweitzer



Der Verfasser im Rickschah vor dem Tempel in Yokohama.

Georg Schweitzer

Eine Reise um die Welt.

Zweite Auflage.

Berlin
Verlag von Hermann Walther
(Friedrich Bechly).
1899.

Inhalt.

Verzeichniß der Abbildungen.

Vorwort.

Die Entwickelung der Dinge im fernsten Osten, welcher bis vor ein paar Jahren nur wenige unternehmende Geschäftsleute ihre Aufmerksamkeit zuwandten, steht heute fast im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Schon haben sich durch die Einführung europäischer Kultur in Japan und durch die beginnende Erschließung Chinas große Umwälzungen in der Weltwirthschaft vollzogen und weitere vielleicht noch bedeutendere, stehen unmittelbar bevor. Derjenige, dessen Beruf es ist, die wirthschaftlichen Verhältnisse der Länder unserer Erde zu verfolgen, kann heute kaum mehr umhin, jenen Gebieten einen Besuch abzustatten, um aus eigener Anschauung ein Bild von Land und Leuten zu gewinnen, sowie die Aussichten zu studiren, die sich dem europäischen Kaufmann, Ingenieur, Industriellen und Kapitalisten dort bieten.

Diese Kenntniß mir zu erwerben, war der Zweck einer Reise um die Welt, welche ich im vergangenen Frühjahr antrat. Was ich gesehen und gelernt, habe ich mich bemüht, in den folgenden Zeilen niederzulegen. Es ist nicht meine Absicht gewesen, mit schillernden Farben ein Bild von fremden Völkern und Ländern zu malen, vielmehr will ich dem Leser mittheilen, wie ich die wirthschaftliche Lage der Staaten gefunden habe, die zu besuchen ich Gelegenheit

hatte. Dabei bin ich bemüht gewesen, zu erforschen, welche Rolle im Weltverkehr diese Länder voraussichtlich in der nächsten Zukunft zu spielen berufen sind, sowie welchen Antheil an ihrer Entwickelung und welchen Vortheil aus ihrem Aufblühen Deutschland ziehen kann. Daß ich nicht ganz unterlassen konnte, auch der Menschen zu gedenken, die Bürger jener Staaten sind, ihre Sitten und Gebräuche zu schildern und der landschaftlichen Umgebung Erwähnung zu thun, in der jene leben, ist erklärlich. Die erzählenden Blätter werden, wie ich hoffen darf, dem Leser eine willkommene Abwechselung sein.

Wenn es mir gelungen ist, trotz der nur knapp zugemessenen Zeit so vieles zu sehen und zu lernen, so bin ich dafür allen denen aufrichtigen Dank schuldig, die mich dabei in zuvorkommendster Weise unterstützt haben. Viele und warme Empfehlungen sind mir von allen Seiten mit auf den Weg gegeben worden. Die Zahl der Herren, denen ich in dieser Hinsicht zu Dank verpflichtet bin, ist zu groß, als daß ich sie einzeln nennen könnte. Namentlich aber öffneten mir die Einführungsbriefe des Auswärtigen Amtes manche Thür, die anderen Reisenden verschlossen bleibt und brachten mich überall sofort mit den Herren in Verbindung, die auf eine vieljährige Erfahrung in den einzelnen Ländern zurückblicken und demgemäß in hervorragender Weise im Stande sind, über Land und Leute Auskunft zu ertheilen. Die Liebenswürdigkeit, die mir überall erwiesen wurde, werde ich stets in dankbarer Erinnerung behalten. Ich glaube, nicht allein im allgemeinen deutschen Interesse, sondern vor Allem auch im Sinne jener Herren gehandelt zu haben, wenn ich das, was ich von ihnen erfuhr, in diesem Buche nun auch weiteren Kreisen übermittele.

Ferner sei hier der Hülfe meines Schwiegersohnes, des Herrn Premierlieutenant Ziemssen gedacht, welcher mich auf der ganzen Reise begleitet und einen Theil des Gesehenen und Erlebten niedergeschrieben hat, eine Arbeit, für welche häufig nach anstrengenden Wanderungen und Besprechungen den der Ruhe und Erholung bestimmten Stunden Zeit abgewonnen werden mußte. Den Aufzeichnungen des Herrn Ziemssen danke ich besonders auch, daß das Buch unmittelbar nach unserer Rückkehr in die Heimath in den Druck gegeben werden und noch in diesem Jahre erscheinen konnte.

Schließlich muß ich noch dem Maler, Herrn W. Richter, meinen Dank aussprechen, welcher auf Grund des von mir mitgebrachten Materials die Zeichnungen zu der Mehrzahl der Abbildungen geschaffen hat, mit welchen der Verleger, Herr Friedrich Bechly, meine Arbeit zu bereichern schnell entschlossen war.

So mögen denn diese Blätter hinausgehen, um der Aufgabe gerecht zu werden, die ich ihnen zugewiesen habe — Aufklärung zu verbreiten über ferne Länder und Anregung zu bieten allen denen, die ihre Kraft und ihr Vermögen in den Dienst deutscher Pionierarbeit stellen wollen.

Berlin, im November 1898.

Georg Schweitzer.

Erstes Kapitel.

Am heiligen Grabe.

Rauhe kalte Winde fegten über die weite Ebene des nordischen Tieflandes, als wir in den letzten Tagen des Märzmonats die Heimath an der Spree verließen. Im Fluge durcheilte der Zug das deutsche Vaterland dem Süden zu. Bald lagen auch die schneebedeckten Berge der Alpenkette hinter uns. Lachende, grünende Triften und Felder dehnten sich links und rechts, als wir dann die Tiefebene Norditaliens durchquerten. Immer sonniger und wärmer wurde es, je weiter wir nach Süden vordrangen. Während auf der einen Seite in nebliger Ferne die Bergkette der Apenninen zum Himmel ragte, konnte auf der anderen das Auge hin und wieder über die blauen Fluthen des Adriatischen Meeres schweifen. Rastlos ging es weiter. Endlich war Brindisi erreicht.

Schon lag der Dampfer zur Fahrt bereit. Die letzten Waarenballen werden mit mächtigen Dampfkrähnen an Bord genommen. Die Passagiere kommen und gehen, um nach dem Verbleib des Gepäcks zu sehen oder noch einen letzten Ankauf am Lande zu machen. Es naht die Stunde der Abfahrt. Langsam setzt die gewaltige Schraube sich in Bewegung. Scharf schneidet der Kiel durch das Wasser. Aller Blicke richten sich rückwärts. Vom Uferquai winkt man uns

noch einen letzten Gruß zu. — In nebelhafter Ferne verschwindet die Küste Italiens.

Bald ist das Mittelländische Meer erreicht. Vorüber geht es an den Gestaden Griechenlands. Fern am Horizont suchen Einzelne der Reisegenossen mit langen Ferngläsern die Felsen des europäischen Zankapfels Kreta — doch vergebens. Die kurzen Wellen lassen das Schiff fortwährende Bewegungen machen, die manchem nicht seeerprobten Gefährten Beschwerden genug verursachen. Am vierten Tage endlich kommt die Küste des afrikanischen Kontinents in Sicht. In Port Said steigen wir ans Land. Eine andere Welt umgiebt uns. Doch ehe wir den geplanten Ausflug nach den Steinpyramiden der Pharaonen machen, sind wir schnell entschlossen, einen sich gerade zur Abfahrt rüstenden Dampfer zu benutzen, der nach den Häfen der syrischen Küste bestimmt ist. Es gilt die Feiertage der heiligen Woche, die gerade beginnt, in Jerusalem zu verleben. Der Weltreisende, der den Erdball umkreisen will, um ein lebendiges Bild von Land und Leuten zu gewinnen, darf nicht so schnell dahineilen wie der geschäftige Handelsherr, der, seinem Ziele zustrebend, achtlos und im Fluge an gar vielen Stätten vorüberzieht, die für ihn ohne Bedeutung sind, in denen der Forscher aber manches Denkmal vergangener Zeiten findet und in denen der Born von Kunst und Wissenschaft quoll oder weltgebietender Reichthum aufgestapelt war.

Eine etwas über zwölfstündige Dampferfahrt brachte uns von Port Said nach Jaffa. Auf steil sich aufthürmenden Felsen erheben sich die Häuser der Stadt; oben auf dem Plateau winken Palmen und dunkellaubige Bäume. Von einem Hafen kann keine Rede sein; nothdürftig wirft der Dampfer auf der noch ein gutes Stück vom Lande entfernten und von diesem durch eine ganze Felsenreihe getrennten Rhede Anker, ohne daß dadurch das Schiff einen auch nur annähernd ruhigen Liegeplatz erhält. Der Wind, der von

fast allen Seiten die Rhede bestreichen kann, hält das Meer in fortwährender Bewegung, so daß es auch den sich herandrängenden arabischen Booten nicht ganz leicht wird, sich an der Seite des Dampfers zu halten. Aber mit staunenswerthem Geschick übernehmen sie Passagiere wie Gepäckstücke, und mit sicherer Hand lenkt der Führer sein kleines Fahrzeug zwischen den nur wenige Meter Raum gebenden Felsen hindurch, wobei es ihm anscheinend vollständig gleichgültig ist, daß die Brandung mit haushohen Wellen das leichte Boot jetzt hoch in die Höhe hebt, um es im nächsten Augenblick wieder in die Tiefe versinken zu lassen. Daß die Landungsfahrt nicht ganz ungefährlich ist, wurde mir klar, als ich später hörte, vor drei Wochen sei ein solches Boot auf die Felsen geworfen und zerschellt worden; glücklicherweise sei es aber gelungen, die Passagiere zu retten. Hier wäre Abhülfe wohl nöthig; ob man aber von der türkischen Regierung wird erwarten können, daß sie in absehbarer Zeit mit dem Bau eines Hafens beginnt, scheint mir recht zweifelhaft.

Endlich ist die obere Stadt erreicht; ein bläulicher Höhenzug, der im Osten den Horizont mit zackigen Linien unterbricht, verräth schon, daß wir uns dem heiligen Lande nähern. Heute ist es nicht mehr nöthig, mit beutegierigen Unternehmern über Stellung von Fuhrwerk oder von Pferden und Eseln für den Weg nach Jerusalem zu unterhandeln. Die Eisenbahn führt den Fremden in etwa viertehalb Stunden an das ersehnte Ziel.

Wer aber in früheren Jahren im heiligen Lande gereist ist und die alte Pilgerstraße entweder im Wagen oder auf einem Reitthier zurückgelegt hat, auf den macht das Getriebe der Eisenbahn, die jetzt den Hafen mit der „Wohnung des Friedens“ verbindet, einen eigenthümlichen Eindruck. Das Fauchen der Lokomotive und das Kreischen der Räder auf den Schienen will so gar nicht zu der Romantik und Poesie

stimmen, die sich dem Reisenden früher zwischen den Oelbaum- und Orangenpflanzungen und beim Anblick der bläulichen Berge des alten Juda, namentlich wenn die Abendsonne sie mit goldenem Schein überzog, boten.

Dafür ist jetzt das Reisen allerdings etwas bequemer und vor Allem weniger zeitraubend als früher geworden. Früher war es kaum möglich, an einem Tage von Jaffa nach Jerusalem zu gelangen; in der Regel wurde in Ramle übernachtet, von wo dann noch acht Stunden Wegs bis Jerusalem waren. Heute erreicht man die heilige Stadt in etwa drei und einer halben Stunde. Eine französische Gesellschaft hat den eingleisigen Schienenstrang zwischen beiden Städten gebaut und mit rollendem Material ausgestattet, das aus der Masse der berüchtigten Panama-Gesellschaft erworben ist. Das dürfte schon zur Genüge seine Güte kennzeichnen. Die Wagen sind thatsächlich recht mäßig und von den Lokomotiven, deren Räder allerdings auf den scharfen Kurven der schmalspurigen Bahn sehr erheblich abgenutzt werden, muß schon jetzt ein Theil als unbrauchbar ausrangirt werden. Daß das Reisen unter solchen Umständen nicht gerade das denkbar angenehmste sein kann, liegt auf der Hand.

Zuerst geht die Fahrt durch das Flachland; Orangen- und hin und wieder auch Olivenpflanzungen, Feigen und Wein verrathen die Fruchtbarkeit des Bodens, der so lange Zeit unbenutzt gelegen hat. Auch heute noch ist die Bebauung mit vielen Hindernissen verknüpft, verlangt doch die türkische Regierung für jeden Oelbaum eine jährliche Steuer von einer Medschidie, die gar manchen Siedler davon abhält, Oelbäume zu pflanzen.

Nach und nach wird die Gegend immer unwirthlicher; nur in den Thälern gedeihen noch Bäume und Früchte, sonst ist alles mit Steinen übersäet. Hinter Ramle steigt die Bahn ziemlich stark aufwärts. Schon sind wir mitten im Judäischen

Gebirge. Die Bahn hat jetzt die alte Pilgerstraße verlassen und zieht in geraderer Richtung als jene dem Hochlande zu. Etwa alle halbe Stunden hält der Zug auf einer Station. Das Ein- und Aussteigen der Eingeborenen aus den Wagen der zweiten Klasse verräth, daß die Vortheile der schnelleren und bequemeren Beförderung auch den Arabern vollkommen klar geworden sind und daß sich ein stabiler Lokalverkehr zu entwickeln beginnt. Allerdings verkehrt täglich in der Regel, d. h. fahrplanmäßig, in jeder Richtung nur ein Zug. Aber an hohen Festtagen oder zur Zeit der Märkte werden auch Extrazüge nöthig, um den gesteigerten Anforderungen Derer, die auf Beförderung warten, gerecht zu werden. Die Züge setzen sich übrigens auch in Palästina aus Wagen zweier Klassen zusammen, von denen die Eingeborenen meistens die zweite benutzen. Für hohe Gäste, Prinzen oder Fürstlichkeiten, steht außerdem noch ein eleganter Salonwagen zur Verfügung.

Bei uns im Wagen sieht es bunt aus. Die Wege sind von dem mitgebrachten Gepäck, das Niemand den eingeborenen Schaffnern anzuvertrauen zu wagen scheint, so vollständig versperrt, daß hinter den Haufen die einzelnen Gruppen ganz verschwinden. Laute aller nur denkbaren Sprachen schwirren hin und her; auch das Ohr zeigt, daß man sich auf einer durchaus internationalen Straße befindet. Aber auch hier suchen die Einzelnen ihren liebgewordenen Gewohnheiten nach Möglichkeit treu zu bleiben; in einer Ecke, wo Engländer sitzen, fehlt es sogar nicht am Fünfuhrthee, für den die Reisenden ihr eigenes Geschirr mitgebracht haben, während der Lokomotivführer sich auf einer der Stationen bereit gefunden hat, sie aus seinem Kessel mit dem nöthigen heißen Wasser zu versehen. So vergeht denn die Fahrt schnell, und wir sind überrascht, als es auf einer Station plötzlich heißt, wir seien in Jerusalem. Nun ganz da waren wir noch nicht; es blieb noch ein

hübsches Stück Weges zu Fuß zurückzulegen, und man sieht nicht recht ein, weshalb die Bahngesellschaft die Gleise nicht weiter bis zur Stadt selbst hat legen lassen. Die Entschuldigung, es seien keine Baugelder mehr vorhanden gewesen, ist für den Reisenden schließlich doch ein recht schwacher Trost.

Die Bahn ist, wie wir hörten, viel zu theuer gebaut worden, oder richtiger ausgedrückt: es haben zu viele Leute daran verdienen wollen. Dabei ist der Bau vielfach recht schlecht ausgeführt, an mehreren Stellen ist zu verschiedenen Malen schon eine Erneuerung des Unterbaues nöthig gewesen. Daß unter solchen Umständen bisher keine Dividende hat gezahlt werden können, liegt auf der Hand; doch hofft der Direktor der Gesellschaft, ein Franzose, der der Verwaltung mit seinem Stabe französischer Beamten die größte Aufmerksamkeit schenkt, dieses Jahr ein besseres Resultat erzielen zu können. Der Verkehr ist schon bisher recht rege gewesen, und die Verwaltung hofft auf eine weitere Steigerung in den Herbstmonaten. Man wird das Ergebniß abzuwarten haben.

Ob aber ein Weiterbau der Eisenbahn nach Bethlehem, von dem man schon spricht, sich rentiren würde, scheint mir doch sehr zweifelhaft. Dagegen verspricht man sich viel von einer Eisenbahn, die Jerusalem mit Port Said verbinden soll. Port Said ist heute ein gewaltiger Knotenpunkt des internationalen Verkehrs. Sollte es gelingen, von hier aus eine bequeme Verbindung mit dem gelobten Lande herzustellen, so dürfte sich der Strom des Fremdenverkehrs wohl in noch höherem Maße als bisher nach den heiligen Stätten lenken, die der Ausgangspunkt unserer heutigen Kultur sind und deshalb auf alle Welt eine so große Anziehungskraft üben; wie weit aber ein regelmäßiger Lokal-Verkehr, ohne den sich eine Bahn schwerlich rentiren kann, auf der Strecke Port Said—Jerusalem zu etabliren wäre, entzieht sich meiner Beurtheilung. Falschschlüsse sind hier nur zu leicht. Es

braucht nur an die englische Gesellschaft erinnert zu werden, die das Privileg einer Bahn nach dem Hauran besitzt, jener wunderbaren Berglandschaft südlich von Damaskus, in der die Araber theils in weiten Höhlenwohnungen hausen, theils sich schöner Steinhäuser, die aus glatt gehauenen Steinbalken ohne jedes Holz gefügt sind, erfreuen. Zehn Kilometer hat sie vom Hafenort Haifa ausbauen können, dann sind ihre Mittel zu Ende gewesen; jetzt benutzen die Eingeborenen die Schwellen zum Häuserbau. Dazu kommt, daß die türkische Regierung wenig Neigung zu verspüren scheint, ihren beiden Häfen Beirut und Jaffa in Haifa eine Konkurrenz entstehen zu lassen, die im Stande wäre, in kurzer Zeit den gesammten Handel von Syrien und Palästina an sich zu ziehen und die kostspieligen Anlagen in den älteren Häfen brach zu legen. Bisher sind daher alle Pläne, Haifa einen besseren Hafen, für den alle natürlichen Vorbedingungen da sind, zu geben, gescheitert. Daß es bald anders werden sollte, wird man kaum erwarten dürfen. —

Eine kleine Enttäuschung erwartete uns unmittelbar nach der Ankunft in der Heiligen Stadt. Wir hatten die letzte, theilweise recht beschwerliche Strecke vom Bahnhof zur Stadt zu Fuß zurückgelegt, um des wunderbaren Blicks auf das thurm- und kuppelreiche Stadtbild nicht entbehren zu müssen. Als ich jetzt bestaubt und ermattet am Johanniterhospiz ankam, dessen Vorzüge ich schon vor Jahren kennen gelernt hatte, konnte ich dort kein Unterkommen mehr finden. Auch die letzte Lagerstätte war besetzt. Jerusalem war von Fremden geradezu überfüllt. Fast täglich langten neue Reisegesellschaften an, die das Osterfest an der Wiege des Christenthums begehen wollten, und Prozessionen von Wallfahrern durchzogen fortwährend die Straßen. Doch wir fanden bald Ersatz; die Patres des österreichischen Hospizes öffneten uns, obwohl wir uns zu ihrem Glauben nicht bekennen, gastlich die Thür ihres Hauses. Wir fanden bei

ihnen eine so liebevolle Aufnahme, daß wir uns bald im Pilgerheim „Zur heiligen Familie“ wie zu Hause fühlten, dessen Räumlichkeiten übrigens die des deutschen oder richtiger des preußischen Johanniterhospizes weit übertreffen.

Daß wir die leider nur zu knapp bemessene Zeit redlich auszunutzen bemüht waren, um von den heiligen Stätten, an denen Christus gewirkt und gelitten hat, ein möglichst umfassendes Bild zu erhalten, brauche ich nicht erst zu versichern. Ebensowenig aber halte ich es für meine Aufgabe, dem Leser eine Beschreibung der einzelnen Sehenswürdigkeiten zu geben. Sie darf ich als bekannt voraussetzen, sodaß ich mich wohl auf einige Besonderheiten beschränken kann.

Ich war vierzehn Jahre nicht in Palästina gewesen. Die Wandelungen, die sich in dieser Zeit dort vollzogen haben, sind erstaunlich. Auf Schritt und Tritt stößt man auf Spuren europäischer Zivilisation und auf große Fortschritte, wie sie früher geradezu unmöglich erschienen. Ganz besonders aber habe ich gefunden, daß in den letzten anderthalb Dezennien sich das Deutschthum und sein Einfluß in Palästina in auffallender Weise entwickelt haben. Die deutschen Wohlthätigkeitsanstalten in Jerusalem entfalten eine bemerkenswerthe und erfolgreiche Thätigkeit. Ueber 100 arabische Waisenmädchen finden in dem von sechs Diakonissen verwalteten Talitha Kumi eine liebevolle Erziehung; der Ruf dieses Hauses hat sich schon so weit in der arabischen Welt verbreitet, daß neuerdings für eine Waise aus Dar-es-Salaam dort Unterkunft erbeten und bewilligt wurde. Das deutsche Hospital, in dem Kaiserswerther Diakonissen liebevoll wirken, bietet Jahr aus Jahr ein Hunderten von kranken Arabern Pflege und Heilung; hundertundzwanzig Betten stehen darin zur Verfügung. Auch von den in Jerusalem weilenden Fremden wird im Erkrankungsfall das deutsche Hospital mit besonderer Vorliebe besucht. „Johannis-

hülfe" ist ein segensreiches Haus für Aussätzige, das von der Brüdergemeinde verwaltet wird, und „Marienstift" ein Kinderhospital, das durch die Munifizenz des verstorbenen Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin ins Leben gerufen worden ist. Ist auch der Plan christlicher Kolonisation Palästinas, den die Tempelgesellschaft ursprünglich verfolgte, gescheitert, so stehen die Gemeinden der Templer, meist biederer Württemberger, mit ihren trefflichen Weinkulturen und ihrem ertragreichen Ackerbau doch an verschiedenen Stellen des Landes in hoher Blüthe und wohlverdientem Ansehen. Natürlich bedürfen alle diese Unternehmungen noch fortgesetzt der Unterstützung aus der Heimath. Fehlt es nun im Allgemeinen auch an einer solchen nicht, so ist es doch erklärlich, wenn gerade in den deutschen Kreisen an den inzwischen erfolgten Besuch des deutschen Kaisers im heiligen Lande große Erwartungen geknüpft wurden. Besonders dringlich scheint auch der Neubau eines deutschen Hospizes zu sein. Die Räumlichkeiten des Johanniterhospizes sind viel zu klein, um den Anforderungen auch nur annähernd gerecht zu werden. Das Muristan aber bietet einen geeigneten Platz, um ein neues, größeres evangelisches Hospiz zu errichten.

Das Muristan, zu deutsch Irrenhaus, war bis vor kurzem und ist zum theil noch heute ein großes Trümmerfeld. Vor sieben Jahrhunderten erhoben sich hier die stolzen Bauten der Johanniter, die so prächtig und geräumig waren, daß Saladin, als er im Jahre 1187 Palästina unterworfen und Jerusalem erobert hatte, im „Hospital" seine Residenz aufschlug. Später verwandelte Saladin's Neffe Schihhab die Niederlassung der Johanniter in ein Hospital und eine arabische Herberge; eins der Bauwerke wurde dann als Irrenasyl benutzt und von diesem erhielt im Laufe der Zeiten der ganze Komplex den Namen Muristan. Es scheint, daß seit dem 15. Jahrhundert die Gebäude, von denen die östlich

gelegenen später zu einer großen, frommen Stiftung, einem „Wakuf", vereint worden waren, während die westlichen in den Besitz des Patriarchen der griechischen Kirche gekommen waren, nach und nach zerfallen sind. Um die Mitte dieses Jahrhunderts bildeten sie eigentlich nichts Anderes als ein trauriges, ödes Trümmerfeld. Es kann nicht überraschen, daß der fromme König Friedrich Wilhelm IV., der schon im Verein mit England zu Anfang der 40er Jahre dem Protestantismus in Palästina durch die Errichtung eines eigenen Bisthums eine ordentliche Vertretung gesichert hatte, den Wunsch hegte, ein Stück Grund und Boden zu erwerben und daß er auf das im Mittelpunkt des christlichen Stadttheils in unmittelbarster Umgebung der Grabeskirche gelegene Muristan seine Aufmerksamkeit richtete. Doch die besonderen Verhältnisse der Wakuf-Natur dieses Trümmerfeldes ließ den im Jahre 1856 gemachten Versuch, es käuflich zu erwerben, scheitern. Dreizehn Jahre später sollte dieser Wunsch des inzwischen verstorbenen Königs doch verwirklicht werden. Als der Sultan erfuhr, daß der damalige Kronprinz von Preußen sich zu einer Fahrt zum heiligen Grabe rüste, schenkte er dem ihm befreundeten Schirmherrn des Norddeutschen Bundes, König Wilhelm I., das Muristan. Der Kronprinz konnte am 7. November 1869 in feierlicher Weise den Platz für die preußische Krone übernehmen; in Gegenwart zweier Johanniterritter, des Generalkonsuls von Alten, dessen Gast der damalige Kronprinz in Jerusalem war, und seines Flügeladjutanten Oberstlieutenants Grafen Lehndorff erklärte er, „die alte Kirche der Johanniter, alle Ruinen über und unter der Erde und alle anderen zu ihr gehörigen Baureste" für Eigenthum seines königlichen Vaters. Der griechische Patriarch fand sich dann auch bereit, einen Theil seines Besitzes zur Abrundung des preußischen Besitzes abzutreten. So war denn der Ort, an dem der Johanniterorden einst gestiftet und zu hoher

Blüthe gelangt war, wieder in die Hände der Christenheit übergegangen.

Wohl bestand schon damals der Wunsch, auf diesem herrlichen Platze nunmehr auch wieder eine Kirche zu errichten. Allein daran konnte vor der Hand noch gar nicht gedacht werden, es fehlte an den nöthigsten Mitteln. Aber es gelang, ein noch nicht zerfallenes altes Refektorium provisorisch zu einer Kapelle herzurichten, in der nun auch ein Theil des Gottesdienstes, für den die evangelischen Deutschen vorher ausschließlich auf das englische Gotteshaus angewiesen waren, abgehalten werden konnte. Diese kleine Kapelle ist für die weitere Entwickelung des Protestantismus in Jerusalem von großer Bedeutung geworden. Mehr und mehr lösten sich die deutschen Evangelischen, deren Zahl von Jahr zu Jahr wuchs und namentlich auch durch die Ansiedelung der Templergemeinde vergrößert wurde, von der anglikanischen Kirche los. Wohl blieben die Deutschen noch dem Bisthum Jerusalem unterstellt, aber die Bande, die sie mit ihm verknüpften, waren nur ganz äußerlicher Natur. Die Loslösung konnte nur eine Frage der Zeit sein. Als Preußen im Jahre 1881 nach dem Tode des von England seinerzeit ernannten Bischofs Barklay nun seinerseits diesem einen Nachfolger geben sollte, war die Zahl der deutschen Evangelischen schon größer als die der englischen. Es konnte somit weder dem Geiste eines evangelischen Bisthums in Jerusalem noch auch der Würde Preußens entsprechen, daß nach dem 41er Vertrage der Bischof nach anglikanischem Ritus ordinirt werden müsse; noch weniger aber, daß zu seiner Ernennung die Zustimmung des anglikanischen Erzbischofs von Canterbury einzuholen wäre. Da auf diese Weise praktisch nur ein Engländer wieder in Betracht kommen konnte, war an eine wirkliche Parität der Deutschen nicht mehr zu denken. So war der Anlaß zur Aufhebung des Vertrages gegeben und nach längeren Verhandlungen

wurde am 3. November 1886 seine Aufhebung formell vollzogen.

Jetzt war die Nothwendigkeit, das evangelische Kirchenwesen im heiligen Lande neu zu ordnen, nicht mehr von der Hand zu weisen. Zu Beginn des zweiten Jahres seiner Regierung hat Kaiser Wilhelm II. dazu durch die Jerusalem-Stiftung die Mittel gegeben. Dem Wunsche seines hochseligen Vaters entsprechend, hat der Kaiser darauf bestimmt, den Wiederaufbau der Johanniteranlagen in die Hand zu nehmen und zwar zunächst mit dem der Kirche St. Maria latina zu beginnen. Die grundlegenden Skizzen dazu waren schon lange vorhanden. Bereits unmittelbar nach dem deutsch-französischen Kriege hatte Kaiser Wilhelm I. den Baurath Professor Adler beauftragt, die Ruinenstätte zu untersuchen und Pläne für die Restauration zu entwerfen. Es war dies keine leichte Aufgabe; Studien umfassendster Art waren nöthig und manche Abänderung zeigte sich im Laufe der Jahre als geboten. Der Kaiser bewies das allergrößte Interesse für das Zustandekommen des Werkes, das schon längst einen durchaus nationalen Zug erhalten hatte; er ließ sich die Baupläne wiederholt vorlegen und ordnete Abänderungen an; ja schließlich zeichnete er persönlich den Thurm, der, soweit es möglich ist, dem ursprünglichen von St. Maria latina nachgebildet sein soll. Endlich im Sommer 1893 war Alles soweit vorbereitet, daß die feierliche Grundsteinlegung angeordnet werden konnte, und es war wohl kein Zufall, daß für diesen Akt der 31. Oktober gewählt wurde, der Geburtstag der evangelischen Kirche. In Gegenwart der höchsten türkischen Lokalbehörden, der offiziellen Vertreter des Reiches in Palästina, acht deutscher Geistlichen und der gesammten deutschen Kolonie wurde die Stiftungsurkunde in den Grundstein gelegt, in der es hieß, daß die neue Kirche „ein Denkmal des Glaubens an den Mensch gewordenen Gottessohn, den gekreuzigten und auferstandenen Heiland werden soll, ein

Bekenntniß zu dem seligmachenden Evangelium von der Gnade Gottes, wie es durch den Dienst der Reformatoren für die evangelische Christenheit wieder erschlossen ist und ein sichtbares Zeugniß der Glaubensgemeinschaft, in welcher die evangelischen Kirchen in Deutschland und darüber hinaus mit einander verbunden sind."

Jetzt nach fünfjährigen Arbeiten ist das schöne, neue Gotteshaus vollendet. Wohl sind manche Störungen beim Bau vorgekommen; vor Allem ergab sich, daß die vorhandenen Fundamente bei weitem nicht stark genug waren und durch vollständig neue Grundpfeiler ersetzt werden mußten. Aber es gelang, alle Schwierigkeiten zu überwinden und den Plänen gemäß ein festes Gotteshaus erstehen zu lassen. Namentlich vom Oelberg aus sieht man, wie der etwas schwerfällige, kreuzgeschmückte Thurm weit über seine Umgebung hervorragt und ein neues charakteristisches Wahrzeichen der Stadt zu werden verspricht. Wie schon angedeutet, ist die Kirche durchaus im Stil der alten Kreuzfahrerbauten, von denen im heiligen Lande noch gar manche erhalten sind, gebaut. Sie ist ganz aus Stein gefügt; selbst das Dach des Thurmes und das ihn krönende Kreuz sind aus Stein. Die eigentliche Kirche besteht aus drei gewölbten Schiffen und kreuzförmiger Pfeilerbasilika. Drei Apsiden schließen sie nach hinten ab und über der Vierung erhebt sich auf achteckigem Tambour die kreuzgeschmückte Kuppel. Der Thurm selbst ragt über dem Südwestjoch empor. Die Nordseite weist ein großes Portal auf, dessen Bogen ebenso wie das der alten Johanniterkirche von Skulpturen geschmückt wird, welche die zwölf Monate darstellen. Die Reste der alten Bildhauerarbeit galten früher als eine der Hauptsehenswürdigkeiten des Muristan. Die Einrichtung der Kirche ist ganz und gar aus Deutschland bezogen. Orgel und Gestühl sind Meisterwerke deutscher Arbeit. Im Innern sind die Wände und Gewölbe nach

Entwürfen des Bauraths Adler ausgemalt. Die in prächtigen Tönen gehaltenen Glasfenster, ein Werk des königlichen Glasinstituts in Charlottenburg, dämpfen in wohlthuender Weise die hereinfallenden Strahlen der blendenden Sonne. Einen Hauptschmuck aber bilden die Glocken aus den Ullrich'schen Gießereien in Apolda, deren wunderbares Moll-geläut das schönste ist, das die kirchenreiche Stadt aufzuweisen hat.

Als ich in Jerusalem weilte, rüstete sich die deutsche Gemeinde, das neue Gotteshaus, das „Erlöserkirche" genannt worden ist, feierlich in Gegenwart des deutschen Kaisers zu weihen. Inzwischen ist die Weihe in der geplanten Weise mit großem Prunk vollzogen worden. Die Vollendung der Kirche hat einen Abschnitt im Leben der deutschen Diasporagemeinde in Jerusalem zu einem schönen Abschluß gebracht, aber auch die Aussicht auf weitere mühevolle Arbeiten geöffnet. Alle Betheiligten haben jedoch aus dem kaiserlichen Besuch für diese neue Kraft und neuen Muth geschöpft, ist doch gerade durch ihn das äußere Ansehen der noch so jungen Gemeinde in den Augen aller anderen Kirchengemeinschaften Palästinas an Ansehen ganz erheblich gewachsen. —

Jerusalem ist keine Stadt, die dem Fremden lustige Kurzweil bietet. Schwermüthiger Ernst und religiöses Denken geben ihr stets ein ganz besonderes Gepräge, das man wohl an keinem Orte der Welt wiederfinden kann. Das habe ich in ganz besonders ausgesprochener Weise in den Tagen der Charwoche, die ich dort zu verleben Gelegenheit hatte, empfunden. Alles Denken und Leben war allein auf das Religiöse gerichtet. Mir aber wollte es wiederholt so vorkommen, als sei hier zuweilen ein Zuviel zu verzeichnen, und das Zuviel ist nach dem alten Sprüchwort stets vom Uebel. Da, wo Einer den Anderen in dem Zurschautragen religiösen Gefühles zu übertreffen sucht, kann es nicht aus-



Blick auf Jerusalem vom Oelberg.

bleiben, daß an manchen Stellen die Aeußerlichkeiten der Religionsübung in den Vordergrund treten und, wo das geschieht, muß darunter auch das wahre religiöse Gefühl der wirklich Erbauung und Trost Suchenden leiden.

Wer je die großen Festlichkeiten der stillen Woche in Rom erlebt hat, wer den unvergeßlichen Pomp, den die katholische Kirche an der Stätte der Statthalterschaft Christi auf Erden zu entfalten gewohnt ist, je bewundert und wer sich der weihevollen Stimmung hingegeben hat, die dort trotz aller äußerlichen Pracht über den Festen der Kirche liegt, der wird enttäuscht sein, wenn er die Tage vom Palm- bis zum Ostersonntag in der heiligen Stadt verbringt. Entsetzliches Lärmen und Schreien, ein wirres Neben- und Durcheinander, ein Mangel an allem Erhebenden macht den Aufenthalt in jenen Tagen in Jerusalem fast unerträglich. Man kommt nur einigermaßen zur Ruhe, wenn man draußen vor der Stadt auf dem Oelberg ein stilles Plätzchen gefunden hat und das Auge auf das abwechselungsreiche, formenreiche Bild der heiligen Stadt richtet. Dort oben vergißt man für einen Augenblick die drängenden, lärmenden Mengen, die vielen Prozessionen, das laute, aufdringliche Betteln. Dort kommt man zu der nöthigen Sammlung, um das große Stück Weltgeschichte an sich vorüber ziehen zu lassen, das sich zwischen dem links von uns gelegenen Haram mit seinem Felsendom, in dessen unmittelbarster Nachbarschaft einst der Tempel Davids und das Allerheiligste gestanden haben, und der Grabeskirche zu unserer Rechten abgespielt hat, deren Platz den Ort bezeichnet, wo der Gründer der Religion des größten Theiles der heutigen zivilisirten Welt sein Denken und Wirken mit dem Tode gebüßt hat.

Szenen, wie ich sie am Abende des Charfreitags in der Grabeskirche gesehen habe, erfüllen den wahren Christen mit aufrichtiger Trauer. An zweihundert Soldaten, noch dazu türkische, also muhamedanische, mußten unter den

Tausenden von Christen, die sich in der Kirche drängten, Ordnung halten. Häufig ist es früher dort zwischen den Anhängern der verschiedenen Bekenntnisse zu Kämpfen und blutigen Schlägereien gekommen. Bekannt ist die traurige Katastrophe, die sich im Jahre 1834 in diesem Gotteshause ereignet hat; über 300 Pilger haben bei den unbeschreiblichen Szenen, bei denen türkische Soldaten von ihren Waffen Gebrauch machen mußten, ihr Leben durch Erdrückung und Erstickung eingebüßt. Eine Wiederholung ähnlicher Szenen scheint man noch heute befürchten zu müssen, und wenn ich bedenke, daß ich am Charfreitag selbst gehört habe, wie in der Grabeskirche in sechs verschiedenen Sprachen neben und durcheinander gepredigt wurde, muß auch ich sagen, daß ich sie nicht für ausgeschlossen halten würde, wenn die Soldaten weniger streng auf Ordnung sehen würden. Sie müssen den Geistlichen durch die Mengen, die sich auf Tausende von Köpfen belaufen, den Weg zu den Altären und Kanzeln bahnen. Dabei halten sie oft den ganzen Verkehr in der Kirche auf; Niemand kann vor- oder rückwärts. Eng zusammengepfercht steht Alles da. Die Anhänger der verschiedensten Bekenntnisse oft wild durcheinander, staubbedeckte Pilger, schmutzstarrende Juden und düster dreinblickende Russen, alles bildet einen großen Knäuel, der durcheinander lärmt und tobt. Von Andacht kann da natürlich nicht mehr die Rede sein, und der Europäer ist nur zu froh, wenn er aus dem Gewirr und Gedränge sich wieder befreit und die frische Luft außerhalb des Gotteshauses gewonnen hat.

Ich habe es sehr bedauert, daß es während der sieben Tage meines Jerusalemer Aufenthalts nicht möglich war, den von den Juden jetzt so ängstlich gemiedenen Tempelplatz, auf dem sie den nicht mehr kenntlichen Ort, an dem einst das Allerheiligste gestanden hat, durch Betreten zu entweihen fürchten, zu besichtigen. Das Haram esch Scherif, wie der Platz jetzt heißt, ist durch zahlreiche islamitische Traditionen geweiht

und, seitdem der Zutritt zu ihm nach Beendigung des Krimkrieges auch den Nichtmoslims freigegeben ist, bilden seine Bauwerke, der unvergleichliche Felsendom und die geheimnißvolle Moschee El Aksa, einen Hauptanziehungspunkt für jeden Jerusalemfahrer. Aber an den hohen Festtagen des Islam — und solche waren gerade — ist das Haram für sie einfach gesperrt; kein Machtwort erzwingt dem „Franken" Eintritt zu den Zeremonien, die sich dort abspielen, und gelingt es selbst einem Christen, wie es uns durch Vermittelung einiger türkischer Offiziere geglückt war, die sich uns gern gefällig hatten erweisen wollen, auf den Tempelplatz während der feierlichen Handlungen zu gelangen, so sorgen die andächtigen Moslims schon dafür, daß sein Aufenthalt sich nicht zu lange ausdehnt und der Fremde bald die Stätten wieder verläßt, auf die ihn in dem Augenblick allerdings nicht das religiöse Gefühl, sondern — nennen wir es beim richtigen Namen — neugierige Wißbegierde geführt hat. Mag nun das Motiv für die streng durchgeführte Abgeschlossenheit der hohen muhamedanischen Festlichkeiten sein, welches es wolle, als wohlthuende Wirkung ist doch die Ordnung zu verzeichnen, die im Vergleiche mit den Vorgängen in der Grabeskirche die geistlichen Zeremonien auf dem Tempelplatz kennzeichnet.

Nun darf man allerdings nicht glauben, daß die muhamedanischen Festlichkeiten irgend etwas mit den durch ernste, ja erhabene Ruhe sich auszeichnenden Feierlichkeiten der abendländischen Kirche gemein haben. Ihr Charakter ist bekannt genug: lautes, monotones Absingen von Gebeten, das von einer für unsere Begriffe quiekenden Musik und lauten Paukenschlägen begleitet wird; tanzende Derwische, die sich in ihrer Halbnacktheit neben den in faltenreiche Gewänder gehüllten Gestalten der Araber gar seltsam ausnehmen, dazu wild geschwungene Fahnen und darüber der blaue Himmel. So bewegen sich die Prozessionen auch durch die engen Straßen und dann hinaus durch das Stephansthor

nach einem Orte, den der islamitische Glaube als das Grab Mosis bezeichnet. Die Kritiklosigkeit, mit der der Islam seine heiligen Orte ausgewählt hat, hat für den an ernste, gründliche Forschung gewöhnten Deutschen etwas Verblüffendes. Obwohl es sicher ist, daß Moses jenseits des Jordans zur ewigen Ruhe gebettet worden ist, so haben die Muhamedaner ihren Wallfahrtsort Nebi Musa (das Grab des Moses) doch diesseits des Jordans verlegt, in die Nähe Jerusalems auf dem Wege nach Jericho. Er ist seit dem dreizehnten Jahrhundert nächst Mekka wohl ihr bedeutendstes Pilgerziel geworden. Auf den abendländischen Besucher, der die ernsten Prozessionen der römischen Kirche kennt, macht das farbenreiche Bild dieses Zuges einen unbeschreiblich schönen Eindruck, der nicht wenig durch die vielen malerischen Gruppen türkischer Frauen gehoben wird, die sich auf beiden Seiten des Weges theils unter freiem Himmel, theils unter mehr oder weniger kostbaren Zelten niedergelassen haben, um den festlichen Zug an sich vorüberziehen zu lassen.

Während so draußen vor den Thoren die islamitische Welt ihre Wallfahrt nach dem Grabe Mosis machte, zogen zahlreiche Prozessionen durch die engen Straßen der Stadt. Von ihren Geistlichen geführt, folgten sie der Via dolorosa, vor deren einzelnen Stationen sie Halt machten, um die vorgeschriebenen Gebete zu verrichten oder den Worten des Geistlichen zu lauschen, der ihnen laut und eindringlich das Evangelium der Vergebung predigte. Ein größerer Unterschied als der zwischen den muhamedanischen und den christlichen Pilgern läßt sich kaum denken.

Und nun noch ein Wort über die Juden und deren religiöse Uebungen. Das gerade stattfindende Passahfest machte den Besuch der Klagemauer besonders lohnend. Eine unendlich schmutzige Straße führte uns an den vielgenannten Platz, an dem eine der merkwürdigsten Religionsübungen abgehalten wird. An der verwitterten, aus riesigen Quadern

gefügten Salomonischen Mauer sieht man Juden und Jüdinnen in Festgewändern stehen; den Kopf gegen die Steine gelehnt, murmeln sie ihre Gebete vor sich hin oder klagen in lauten, monotonen Tönen, wenn sie nicht aus ihren mitgebrachten abgegriffenen Gebetbüchern leise vor sich hin lesen. Von Zeit zu Zeit läßt der Vorsänger seine Stimme erschallen: „Wegen des Palastes, der zerstört ist," singt er und „Sitzen wir einsam und weinen" fällt das Volk ein; „wegen der Majestät, die dahin ist" oder „wegen der Priester, die gestrauchelt sind" fährt er dann fort, und immer wieder antwortet ihm der gemeinsame Sang der Anwesenden „sitzen wir einsam und weinen."

Unwillkürlich muß man die Zähigkeit bewundern, mit der die Juden an dieser alten Sitte festgehalten haben; schon früh im Mittelalter haben sie, wie uns überliefert ist, ihre Lieder und Gebete an der Klagemauer ertönen lassen, wie sie es noch heute thun. Nur die Umgebung hat sich geändert. Während sie früher wirklich an der abgelegenen Stelle Einsamkeit umgab, wird die Klagestelle heute als eine der größten Sehenswürdigkeiten der Stadt betrachtet, und es ist etwas ganz gewöhnliches, daß Engländer und Amerikaner mit einem Kodak oder andern Apparat sich mit unter die Gruppen der Andächtigen drängen, um ein besonders interessantes Profil oder eine besonders auffallende Gruppe im Momentbild festzuhalten. Dazwischen mischen sich dann noch Bettler, Verstümmelte und Blinde, die ihre Hand weit zum Backschisch ausstrecken und namentlich den Fremden mit lautem eindringlichen Betteln gar arg belästigen. So werden sie eine Art von Schutzgarde für die betenden, weinenden Andächtigen; denn lange setzt sich Niemand gerne den Zudringlichkeiten jenes Bettelvolkes aus. Auch wir vermochten ihrer Belästigung nicht lange Stand zu halten, suchten vielmehr, da die Sonne sich dem Untergang zuneigte, noch während der kurzen Dämmerung unser Hospiz zu erreichen, wo

auf den sauberen Tischen der fürsorglichen Patres schon die Abendmahlzeit unserer harrte.

Die Aufnahme, die wir bei den österreichischen Patres gefunden haben, war eine mehr als freundliche. Man las mir die Wünsche von den Augen ab; ja, man hatte sogar mit Rücksicht auf uns protestantische Gäste die Hausregeln durchbrochen, indem man auch in der Stillen Woche neben den vorgeschriebenen Fastenspeisen kräftige Fleischgerichte auf die Tafel brachte. Rüstete ich mich zu einem Ausflug, so fand ich regelmäßig Begleitung an einem der Patres, die mit ihren umfassenden Kenntnissen einen trefflichen Mentor machten und mir in allen Klöstern, die ich unterwegs besuchte, eine gastfreie Aufnahme sicherten.

So ließen sich denn trefflich Ausflüge in die Umgegend machen. Wie die weite Welt doch so klein ist. In Bethlehem trafen wir alte Bekannte; die Inhaber des Ladens von Kahil Michel & fils kannten uns sofort aus Berlin wieder, wo sie vor zwei Jahren auf der großen Ausstellung in der Straße von Kairo ihre beliebten Andenken an das heilige Land feilgeboten und wir ihnen gar manche Kleinigkeit abgehandelt hatten, denen nun noch einige weitere hinzugesellt wurden.

Auf der Rückreise von Bethlehem nach Jerusalem besuchten wir auch jene großen Wasserreservoire, die mit ihrem flüssigen Inhalt die heilige Stadt versorgen und die, aus der Zeit der Blüthe Judas stammend, unter dem Namen „die Teiche Salomos" bekannt sind. Sie sind in diesem Jahre so voll Wasser, wie seit langen, langen Jahren nicht; der erfahrene Wächter, der uns geleitete, wollte darin ein Zeichen für ein besonders fruchtbares und glückliches Jahr erblicken.

Die Straße, auf der wir ritten, war erheblich besser, als ich sie von einem früheren Besuch kannte; sie soll auch über Hebron hinaus vollständig ausgebessert sein. Ob diese

Reform, die ein lang gefühltes Bedürfniß war, von den türkischen Behörden aus eigener Initiative erfolgt ist oder ob ein Befehl des Sultans mit Rücksicht auf den bevorstehenden Kaiserbesuch dazu die Veranlassung gewesen ist, habe ich nicht erfahren können; in Jerusalem waren die Ansichten darüber getheilt.

Als charakteristisch für die Gefühle, die den Deutschen von den Türken entgegengebracht werden, will ich heute nur noch der Aufnahme gedenken, die ich beim Kommandeur eines dort garnisonirenden Bataillons gefunden habe. Auf meine Anfrage, ob eine Besichtigung der Kaserne gestattet sei, kam mir sofort ein jüngerer Offizier entgegen, der der französischen Sprache mächtig war. Er hatte seine Erziehung auf der Militärschule in Konstantinopel genossen. Derselbe führte mich zum Kommandanten und blieb, da dieser nur türkisch sprach, als Dolmetscher an meiner Seite. Die ersten Worte, die der Kommandant an mich richtete, waren: „Der Sultan ist mit Ihrem Kaiser befreundet, also sind unsere Offiziere Freunde der Ihrigen." Ich mußte nun bei ihm Platz nehmen und zunächst eine Zigarette rauchen. Das Zimmer war ungemein einfach eingerichtet: ein Tisch, ein Stuhl und eine Bank, auf der ein paar orientalische Kissen lagen — das war Alles, was zur Bequemlichkeit des türkischen Offiziers vorhanden war. Das Gespräch drehte sich bald um die militärischen Verhältnisse in beiden Ländern, wobei es natürlich, dem Brauche des Landes gemäß, an zahlreichen Komplimenten nicht fehlte. Trotzdem glaubte ich aus den Worten des Kommandanten den Ausdruck wirklicher Anerkennung für das deutsche Heer heraushören zu können. Nach geraumer Zeit wurde Kaffee gebracht. Dem Kaffee entgeht man bei keinem Besuch, aber aus der Zeit, die man auf ihn zu warten hat, kann man ermessen, welcher Grad von Hochachtung einem entgegengebracht wird; im Orient heißt es: je lieber der Gast, desto später der Kaffee. Als ich mich

nach längerem Aufenthalte verabschiedete, sah ich im Hofe der Kaserne die eben eingezogenen Rekruten, die hier versammelt wurden, um dann in die verschiedenen Militärdistrikte verschickt zu werden. Es waren Leute in bunten Trachten, die sich die Zeit des Wartens mit Tanz vertrieben, den sie mit einem einförmigen Gesang begleiteten. Vielleicht war es für lange Wochen die letzte Stunde ungezwungener Heiterkeit; um das Leben in abgelegenen Provinzen unter wenig gebildeten Unteroffizieren wird den türkischen Soldaten wohl niemand beneiden.

Zu schnell nur war die kurze Frist verstrichen, die ich dem Besuch der heiligen Stätten widmen durfte, wollte ich nicht schon gleich zu Beginn der Reise das Programm über den Haufen werfen. So hieß es denn am Tage nach Ostern wieder nach der Küste aufbrechen, um zunächst nach Port Said zurückzukehren und von dort die Eisenbahn nach Kairo zu benutzen.

Zweites Kapitel.

Im Lande der Pharaonen.

Welch ein Unterschied zwischen Palästina und Egypten — In Jerusalem fast die Ruhe des Kirchhofs, die selbst der Lärm der hohen Feste nicht vergessen läßt, wo endlose Pilgerzüge von Christen und Moslims die heiligen Stätten bevölkern, ein Leben, das nur der Erbauung und dem Blick auf die Vergangenheit gewidmet ist, mehr der Verfall, als kräftiges Dasein! In Kairo dagegen das Leben der Großstadt mit seinem Riesenverkehr, seinen mannigfachen Freuden und Leiden, nimmer rastendes Hasten und Handeln auf einem Felde, auf dem sich die Kultur des Abendlandes mit der des Morgenlandes kreuzt, wo neben dem weißen Arier und dem gelben Sohn der Wüste Arabiens auch der ebenholzfarbige Neger sich geschäftig hin- und herbewegt; neu aufkeimendes Leben auf den Ruinen einer vergangenen Welt!

Kairo war mir nicht unbekannt, schon häufig hatte ich die Wunder des Pharaonenlandes geschaut und seitdem war der Verkehr mit vielen der in Egypten maßgebenden Persönlichkeiten nicht eingeschlafen. So fehlte es mir denn nicht an freundlicher, ortskundiger Führung, die mich in den Stand setzte, in verhältnißmäßig kurzer Zeit mir ein Bild von den staunenswerthen Fortschritten zu machen, die in der Stadt und im Lande zu verzeichnen sind.

Kann es etwas geben, das mehr die Phantasie anregt und mehr an die Märchen der Kindheit mahnt, als einen Gang durch die vielverschlungenen Straßen der alten Kalifenstadt am Nil? Diese malerischen Häuser mit ihren vorspringenden Balkonfenstern, die sich in der Mitte der Gasse fast berühren und deren kunstvoll aus Holz geschnitzte, Spitzen gleichenden Gitter die Geheimnisse des Harems bergen, sind ein unvergleichlicher Hintergrund für die bunten Straßenbilder, die einen unbeschreiblichen Reiz auf den an gemessene Ordnung gewöhnten Europäer ausüben. Ein ununterbrochenes Schreien und Rufen, ein Drängen und Drücken, ein Klirren von Münzen nimmt die Sinne ganz gefangen. Gewänder, die sich seit Jahrtausenden in Form und Farbe nicht geändert haben, neben den modernen Trachten der abendländischen Boulevards! Hier der Eseltreiber, uns zur Vorsicht und zum Ausweichen mahnend, obwohl er weiß, daß kein Raum dazu vorhanden; dort das Anpreisen von schweren Teppichen und orientalischen Gewändern. Hier der Wasserträger mit riesigem Thongefäß und dickem Schlauch, aus dem er dem Vorübergehenden einen kühlen Trunk anbietet und dort die Garküche, deren durchdringender Qualm sich schon von weitem bemerkbar macht, während in ihrer Nähe die Hungrigen, im Schutz irgend eines Hauswinkels hingehockt, die Speisen gleich auf der Straße verzehren. Hier ein Antiquitätenhändler, der mit redegewandter Zunge dem Fremden irgend ein werthloses Geschirr zu einem unglaublichen Preise aufhängen will, und dort der laut schreiende Fruchthändler, dessen gelbe Citronen und goldene Orangen weithin leuchten. Und in all diesem Lärmen und Drängen im offenen Hause am Brunnen, fast auf der Straße, jedem Vorübergehenden sichtbar, der Schulmeister, der den arabischen Buben das Lesen des Korans lehrt und sich in seiner stoischen Ruhe durch nichts, weder die losen Streiche seiner Schüler, noch das

neugierige Gaffen des Fremden, stören läßt. Stundenlang konnte ich diesem Treiben zuschauen, ohne daß die Sinne ermüdet wären!

Und dann wieder — welcher Gegensatz — der Esbekije-Platz, der mehr und mehr zum Mittelpunkte des europäischen Lebens in Kairo wird. Glänzende Cafés, elegante Hotels, herrliche Läden wechseln mit den Prachtbauten der vornehmen Welt ab und in den wundervollen Parkanlagen erglänzen, wenn die Sonne purpurn hinter den gigantischen Silhouetten der Pyramiden im fernen Westen verschwunden ist und nun der Himmel sein sternbesäetes Zeltdach in tiefstem Dunkelblau über die Palmen und farbenprächtigen Blumen des Gartens spannt, tausende von bunten Lämpchen, deren reizende Mannigfaltigkeit namentlich von der Höhe des Belvedere einen Eindruck auf mich machte, den ich nie vergessen werde.

Es dauert erst ein paar Tage, bis man sich wieder in diese wechselvolle Umgebung eingelebt hat, bis man anfängt, den Geist der vielen Völker, die sich hier gleichsam zu einer internationalen Messe zusammenfinden, auch nur einigermaßen zu erfassen, und nun unter der schillernden Oberfläche sieht, wie auch hier Alles mit Allem einen gewaltigen Kampf um das Dasein kämpft und wie langsam auch hier der Occident den Orient verdrängt. Aeußerlich machte sich mir der Gegensatz zwischen europäischer und arabischer Welt gerade jetzt auch in dem lärmenden, mehr als selbstbewußten Auftreten der englischen Soldaten bemerkbar, die namentlich in den Abendstunden zahlreich auf den Straßen anzutreffen waren. Sehr zum Vortheil Europas schlägt allerdings ein Vergleich hier nicht aus. Ich habe mich über gar manche Taktlosigkeit dieser Leute gewundert, die in nicht seltenen Fällen in einer Weise angetrunken waren, die sich wenig mit der Ehre ihrer Uniform verträgt, und ich habe es nicht verstehen können, daß ihre Offiziere

das übermäßig laute, zum Theil sogar freche Treiben in den Café-chantants und an anderen Vergnügungsorten duldeten. Auf die Egypter machen die britischen Soldaten einen wenig vortheilhaften Eindruck und jedenfalls trägt ihr Benehmen nicht dazu bei, die Liebe zu den Engländern, die sich so sehr in der Rolle der Träger einer höheren Kultur gefallen, zu wecken.

Aber die Spuren des Kampfes, den — wie schon erwähnt — Orient und Occident am Nil ausfechten, lassen sich leicht auch in anderer Weise erkennen.

Wer durch die Straßen Kairos schlendert, wird bald gewahr, daß bereits hier und dort eine alte Gasse verschwunden sein muß, um neuen breiteren Straßenzügen Platz zu machen, die in die stehengebliebene Umgebung manchmal garnicht so recht zu passen scheinen. So fand ich den alten Stadtkanal, den Chalig, der einst die Stadt durchfloß und den Nil mit dem Rothen Meer verband, zum Theil zugeschüttet. Wo er früher seine trägen Fluthen wälzte, entsteht jetzt eine breite Avenue. Leider wird sie des egyptischen Charakters gerade so entbehren, wie man ihn in der Muski, der Hauptgeschäftsader der Stadt, vermißt, die sich von ähnlichen Straßen europäischer Großstädte höchstens dadurch noch unterscheidet, daß die Läden, in denen der rothe Fez den Hauptartikel bildet, zahlreich sind. An der neuen Straße über dem alten Chalig werden auf beiden Seiten die kleinen Häuser niedergerissen; ihr Charakter wird in Zukunft namentlich durch die sehr ausgedehnten Prachtbauten bestimmt werden, die die einheimischen Gerichtshöfe beherbergen sollen, eine Institution, die der eingeborenen Bevölkerung vor wenig mehr als zehn Jahren den so dringend nöthigen Schutz gegen die Willkür der egyptischen Beamten gebracht hat und deshalb trotz mancher Unzulänglichkeiten in ganz hervorragendem Maße dazu beiträgt, das Volk auf eine höhere Kulturstufe zu heben.

Uebrigens wird die Anlage dieser neuen breiten Straße auch dem besonders bei allen Deutschen wohlbekannten „Hotel du Nil“ endlich den so lang entbehrten bequemen Zugang bringen. Zweifellos wird dieser Gasthof dadurch einen weiteren Aufschwung nehmen, hat doch schon jetzt sein gegenwärtiger Besitzer, Herr Fleischmann, gar Manches nachgeholt, was unter der früheren Leitung vernachlässigt war.

Auch sonst sieht man überall, wie mitten durch die alten winkeligen Gassen und Gäßchen die Hand des Baumeisters Platz für breitere, dem modernen Verkehrsleben angepaßte Straßenzüge schafft, gleichgiltig, wieviel von Alt-Kairo vernichtet wird. Wenn ich aber die glänzenden Miethswohnungen europäischen Stils ansah, die jetzt den Platz jener einnehmen, dann mußte ich mich doch fragen, ob denn wirklich die alte arabische Bauart, die zweifellos den Bedürfnissen des Landes und vor Allem dem Klima so trefflich entsprochen hatte, hier mit Recht von der abendländischen Architektur verdrängt worden ist. Als ich nun gar auf den großen Boulevards das schwirrende Geräusch elektrischer Straßenbahnen hörte, da mußte ich mit Wehmuth an die alten engen Gassen zurückdenken, in denen sich vor noch garnicht so langer Zeit kaum zwei Esel auszuweichen vermochten.

Der Dampf und der elektrische Funke sind auch in Kairo die Todfeinde des ursprünglichen Volkslebens geworden. Wie sie dem störrischen Esel und seinem munteren Treiber eine Konkurrenz angekündigt haben, deren Ausgang von Anfang an wohl Niemandem zweifelhaft gewesen sein kann, so erobern sie sich auch schon den Weg nach den Pyramiden. Bereits liegen auf der Straße nach Gizeh die Schienen und in wenigen Monaten sollen die ersten Wagen hinausrollen. Draußen am Rande der Wüste aber fehlt es sogar nicht an Polizeisoldaten, die darauf achten, daß überall hübsch Ordnung herrscht. Mitten in dieser Umgebung scheinen die

gewaltigen Steindenkmäler, die von den mächtigen Fürsten und den unterworfenen Völkern erzählen, welche einst im Thal des Nils gelebt haben, eine Stimme aus einer anderen Welt zu sein, und die Sphinx am Fuß der Pyramiden schaut mit starrem Blick auf das Treiben von Menschen, die sie schon lange nicht mehr versteht. Wie oft wohl hat in den Tausenden von Jahren, die sie da draußen Wacht hält, in schwüler Frühlingsnacht ein Blitz aus den düsteren Wolken seine Kraft an ihren steinernen Zügen gemessen und jetzt sieht sie, wie auch dieser Funke, den sie für die überirdische Waffe einer allmächtigen Gottheit gehalten hat, in den Dienst der nimmer rastenden Welt gezwungen und ein Sklave der vergänglichen Menschheit geworden ist, auf die sie so lange voll Verachtung und Mitleid herabgeblickt hat. Neue, unverständliche Zeiten für das graue Steinweib!

Ja, eine andere Zeit ist angebrochen für das Land der Pharaonen. Mit dem alten Schlendrian, in dem es Jahrtausende gegangen ist, kann der moderne Egypter nicht mehr auskommen. Auch er muß den Bedingungen des modernen Lebens gerecht werden, will anders er nicht in Elend und Armuth versinken. Heute gilt es nicht mehr, für Könige himmelhohe Pyramidengräber zu bauen oder die Todtenstadt der Kalifen dort draußen am Rande der Wüste mit schlanken Moscheen zu schmücken, heute harren andere Aufgaben des Bewohners Egyptens. Unwiederbringlich dahin sind die Zeiten der fetten Kühe, wenn nicht die fleißige Hand des Ackerbauers dem Boden frische Nahrung zuführt und sich dadurch selbst das Anrecht auf eine reiche Ernte sichert.

Egypten ist stets ein vorwiegend ackerbautreibendes Land gewesen und ist es heute noch, nur mit dem Unterschied, daß der Charakter des Ackerbaues sich im Laufe der Jahrtausende wesentlich verändert hat. War einst der Weizen Egyptens weltberühmt und eine auf den Märkten Europas begehrte Waare, so produzirt das Land heute kaum



Palmenhain bei Kairo.

mehr davon, als es selbst bedarf. Dafür sind heute namentlich Baumwolle und Zuckerrohr die lohnendsten Erzeugnisse des Ackerbaues geworden. Auch in der Art der Bewirthschaftung hat sich ein bedeutender Wandel geschaffen: einst brachte die jährliche Ueberschwemmung des Nils dem Boden des Flachlandes die Kraft, die das Korn zum Gedeihen brauchte; die intensivere Ausnutzung des Bodens der Neuzeit aber fordert dringend die Zuführung künstlichen Düngers, wenn anders die Ertragsfähigkeit nicht immer weiter zurückgehen soll.

Mit der Entwickelung der Baumwollen- und Zuckerrohrproduktion hat sich auch eine Industrie entfaltet, die auf die Verarbeitung der Erzeugnisse jener gerichtet ist. Schon bedarf Egypten heute kaum noch europäischen Rübenzuckers; seine Raffinerien stellen aus dem heimischen Rohr einen Zucker dar, der den europäischen an Süßigkeit übertrifft und dabei den Vorzug der größeren Billigkeit hat. Man erwartet, daß die Zurückgewinnung des Sudans dem Anbau und der Raffinerie des Zuckers einen ganz bedeutenden weiteren Impuls geben wird.

Sieht man aber von den Unternehmungen großgewerblicher Natur, die ihre direkte und natürliche Grundlage in der Bodenkultur finden, ab, so ist es um die Industrie in Egypten bisher nur traurig bestellt. Es wird fabrikmäßig mit Maschinen so gut wie gar Nichts hergestellt. Zwar hat es nicht an Versuchen, hier Wandel zu schaffen, gefehlt; zahlreiche Fabriken sind mit Aufwendung großer Kosten gebaut worden, aber es hat sich fast immer herausgestellt, daß die Produkte, die man im Lande anfertigen wollte, von Europa billiger und besser bezogen werden konnten. Der Betrieb wurde dann eingestellt; die verlassenen Gebäude, die man in nicht geringer Zahl findet, sind ein trauriges Denkmal für den Mangel an geschäftlichem Blick der Unternehmer.

So ist denn Egypten für Alles, abgesehen von den Nahrungsmitteln, auf den Import angewiesen. An diesem haben zahlreiche deutsche Firmen einen recht namhaften Antheil und auch die Einfuhr aus Deutschland hat im letzten Jahrzehnt einen erheblichen Aufschwung genommen. Die riesigen Eisenbahnbauten, mit denen man heute in Egypten beschäftigt ist und die Erweiterung des Barrage du Nil, für die zunächst 10 Millionen bewilligt sind, werden in Zukunft zweifellos auch dem deutschen Handel zu Gute kommen. Mancherlei wäre hier allerdings noch vom deutschen Kapital zu thun. Die belgischen Kapitalisten entfalten überall in Egypten eine außerordentliche Thätigkeit und die Rückwirkung auf die Industrie der Heimath kann natürlich nicht ausbleiben. Man darf nun allerdings nicht vergessen, daß im öffentlichen Leben Egyptens augenblicklich England die dominirende Rolle spielt und Dank den politischen Verhältnissen auf Alles die Hand legen kann.

Wie wenig die Briten den internationalen Charakter, den eigentlich das öffentliche Leben in Egypten haben sollte, achten, mit welcher Rücksichtslosigkeit sie vielmehr ausschließlich die eigenen Interessen vertreten, das hat sich erst neuerdings wieder gezeigt, wo es einer englischen Gesellschaft gelungen ist, sich, ohne daß es zu einer Submission gekommen wäre, die Arbeiten am Barrage du Nil zu sichern. Allein trotz alledem bleibt für den Unternehmungsgeist auch anderer Nationen noch Raum genug. Wie verhältnißmäßig leicht hier Erfolge zu erzielen sind, hat sich bei den Eisenbahnbauten gezeigt.

Der egyptische Staat besitzt etwa 1900 Kilometer Eisenbahnen, die sämmtlich in Betrieb sind. Es ist bekannt, daß diese Bahnen zwar dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstehen, daß aber die Verwaltung thatsächlich in den Händen einer internationalen Kommission liegt, die aus je einem englischen, einem französischen und einem egyptischen

Beamten besteht und deren Aufgabe es ist, dafür Sorge zu tragen, daß möglichst hohe Ueberschüsse an die Caisse de la dette publique abgeführt werden. Es ist klar, daß bei derartigen finanzpolitischen Rücksichten die weitere Entwickelung des Eisenbahnnetzes nicht unerheblich behindert ist.

Die militärisch-politischen Verhältnisse im Süden Egyptens haben es aber doch nöthig gemacht, daß das rein fiskalische Prinzip durchbrochen und eine weitere große Bahn geschaffen wird, die vorläufig im Interesse der Landesvertheidigung dringend geboten ist, später aber zweifellos auch in handelspolitischer Beziehung sich von großem Werth erweisen wird. Schon zu Beginn der siebziger Jahre hat man den Bau dieser, der sogenannten oberegyptischen Bahn in die Hand genommen, allein der Mangel an Baarmitteln hat das kaum begonnene Werk wieder unterbrochen. Während des Mahdikrieges hat dann die britische Militärbehörde, um die Verproviantirung ihrer Truppen zu beschleunigen, sich noch einmal mit der Frage der oberegyptischen Bahn beschäftigt, aber nur zwei kurze Strecken zur Umgehung der beiden ersten Katarakte gebaut, von denen heute die etwa 10 km lange Strecke am ersten Katarakt noch vorhanden ist, während von der zweiten, ursprünglich 56 km langen Strecke fast die Hälfte von den Derwischen wieder zerstört worden ist.

Seitdem sich die Finanzlage des Staates zu Beginn dieses Jahrzehntes wieder etwas gebessert hat, ist man dem Plan, Oberegypten durch eine Bahn an Unteregypten anzugliedern und damit dem allgemeinen Verkehr in höherem Maße zu erschließen, wieder näher getreten. Heute ist der erste Katarakt bereits auf der Bahn zu erreichen. Bis Luxor, d. h. 65 km südlich von Keneh, ist die Bahn normalspurig, von dort bis Assuan, eine Strecke von 210 km ist die Spurweite nur 3 Fuß 6 Zoll englisch. Die Bahn selbst ist Eigenthum einer Privatgesellschaft, ihr Betrieb aber in die

Hände der Staatsbahnverwaltung gelegt. An diese Bahn knüpft dann die erste schon erwähnte Militärbahn an, die um den ersten Katarakt herum nach Schellah führt. Den weiteren Verkehr nilaufwärts bis zum zweiten Katarakt vermitteln vorläufig noch Nildampfer. Bei Wadihalfa beginnt dann die eigentliche Militärbahn und zwar im Anschluß an die schon früher eingerichtete Bahn zur Umgehung des zweiten Kataraktes. Sie zieht sich zunächst bis Dongola auf der einen und dann bis Berber auf der anderen Seite des Nils hin. Schon ist ihre Verlängerung bis Khartum geplant. Nach den neuesten englischen Siegen über die Mahdisten wird ihre Ausführung nicht lange auf sich warten lassen.

Doch ist auf diesen neuen Militärbahnen der allgemeine Verkehr noch nicht freigegeben. Vorläufig ist für den Reisenden und den Handelsverkehr Luxor der südliche Endpunkt der Eisenbahn. Bis Assuan wurden bisher nur Militärtransporte befördert.

Im Allgemeinen kann man die Ergebnisse, die die egyptische Bahnverwaltung auf ihren sämmtlichen Linien erzielt, als höchst befriedigend bezeichnen. Die Einnahmen steigern sich fortgesetzt; kleine vorübergehende Schwankungen hängen mit den geringen Ernteerträgen einzelner Jahre eng zusammen. Die Brutto-Einnahmen belaufen sich im Durchschnitt auf 1000 Pfund Sterling im Jahr, die Ausgaben auf 430 Pfund, so daß ein Ueberschuß von 570 Pfund Sterling für die Verwaltung der öffentlichen Schulden disponibel bleibt.

Auffallend ist es, daß, obwohl die Bahn in Oberegypten noch ganz neu ist, der Personenverkehr auf ihr doch schon so große Dimensionen angenommen hat. Man muß unwillkürlich an das Nomadenhafte der Araber denken, wenn man sieht, wie gerade die III. Klasse in allen Zügen stets überfüllt ist. Die III. Klasse allein beförderte im Jahre 1896 auf 1900 km nicht weniger als neun Millionen Passagiere, die sich ausschließlich, wie ihre malerische Tracht verräth,

aus Eingeborenen zusammensetzten. Nicht wenig mag zu der starken Benutzung der Bahn die Einführung des Zonentarifs beigetragen haben, mit dem gleichzeitig eine recht erhebliche Ermäßigung der Fahrpreise stattgefunden hat. Man zahlt jetzt in der I. Klasse auf den ersten 50 km für jeden Kilometer im Personenzug einen halben Piaster, welcher Satz sich dann auf größern Strecken noch ermäßigt, bis er bei Entfernungen über 250 km ein Minimum von einem viertel Piaster erreicht; der Tarif der III. Klasse wechselt dementsprechend zwischen einem achtel bis einem sechzehntel Piaster pro Kilometer in Unteregypten und einem zehntel bis einem zwanzigstel Piaster in Oberegypten. Dazu kommt dann allerdings bei Benutzung von Schnellzügen ein Aufschlag von 20%, während für Rückfahrtkarten mit achttägiger Gültigkeit ein Nachlaß von 25% bewilligt wird. Auch die Gütertarife sind den gegebenen Verhältnissen durchaus angepaßt; eine Ermäßigung der Raten bald nach Einführung des Zonentarifs hat auch für den Waarenverkehr eine merkliche Zunahme im Gefolge gehabt.

Für die Zukunft erwartet man in Egypten von der Einführung des Kleinbahnsystems noch bedeutende Erfolge. Bisher haben vier Kleinbahngesellschaften Konzessionen von der Regierung erhalten; bei allen hat sich der Staat einen Antheil am Nutzen gesichert. Der Bau verschiedener Linien ist bereits in Angriff genommen; man sieht der Eröffnung einzelner schon in der allernächsten Zeit entgegen. Eine der Gesellschaften ist englisch, eine zweite belgisch, die dritte international (an ihrer Spitze steht der Erbauer der Linie Keneh — Assuan, Herr Pelizaeus, ein Deutscher) und die vierte schließlich einheimisch. Die letztere baut in der fruchtbaren Oase Fayum, soll aber, wie mir versichert wird, schon jetzt mit Schwierigkeiten mancher Art zu kämpfen haben aus deren Labyrinth sie sich schwerlich ohne das Eingreifen einer europäischen Gesellschaft wird befreien können. Die Kon-

zessionen der internationalen Gesellschaft gelten als die aussichtsreichsten, da sie sich auf die Baumwollgegend in Unteregypten beziehen. Von ihren geplanten 500 km hat sie schon 350 km zu bauen begonnen, von denen wieder 100 km schon im Juni 1898 in Betrieb gesetzt werden konnten. Die Bahnen haben eine Spurweite von nur 75 cm; die Konstruktion des rollenden Materials gestattet dabei die Anwendung von sehr scharfen Kurven, so daß die Anlage der Bahnen keine nennenswerthen Schwierigkeiten bereitet. Daß da, wo die Erwerbsthätigkeit fast ausschließlich auf den Ackerbau angewiesen ist, das „kleine Mittel" der Kleinbahnen diesem einen ganz erheblichen Aufschwung geben muß, liegt auf der Hand. Natürlich kann es nicht ausbleiben, daß ein solcher dann auch auf das ganze wirthschaftliche Leben Egyptens einen segensreichen Einfluß ausüben wird.

So machen sich überall Fortschritte bemerkbar, und der wirthschaftliche Aufschwung ist allgemein. Daß das zu einem sehr erheblichen Antheil dem englischen Einflusse in Egypten zu danken ist, darüber kann wohl kaum ein Zweifel bestehen. Wenn trotzdem gerade Jung-Egypten durchaus antienglisch gesonnen ist, so ist das vielleicht ein nicht zu unterschätzendes Zeichen vom Wiedererwachen des nationalen Selbstbewußtseins, das sich nur schwer mit der Thatsache abfinden kann, daß das Volk nicht aus eigener Kraft zu leisten vermochte, was der Brite vollbracht hat, welcher nun aber allerdings keinerlei Anstalten trifft, den Fuß zurückzuziehen, den er mit eherner Kraft auf das Nildelta gesetzt hat. Die Hoffnungen jedoch, die die junge egyptische Partei auf eine „Befreiung" mit Hülfe Frankreichs setzt, dürften sich als recht trügerisch erweisen.

Man kann es unter diesen Umständen vom englischen Standpunkt aus wohl begreifen, daß Großbritannien Egypten seine Macht fühlen zu lassen bestrebt ist. Zu bedauern wäre es indessen, wenn sich seine Aspirationen auch in Zukunft auf die Verwaltung des egyptischen Museums und die Kontrole

über die Ausgrabungen erstrecken würden, wie sie in der Vergangenheit schon darauf gerichtet gewesen sind. Die Kenntniß der egyptischen Alterthümer hat doch schließlich mit der politischen Verwaltung des modernen Egyptens nichts gemeinsam und die Egyptologie ist eine so ausgesprochen deutsche und französische Wissenschaft, daß es höchst ungerecht sein würde, wollten die Engländer ernstlich das für sich in Anspruch nehmen, was Fleiß und Erfahrung Anderer geschaffen haben.

Uebrigens geht gegenwärtig das weltberühmte Museum von Gizeh einer neuen bedeutenden Umwandlung entgegen. Nur noch zwei Jahre sollen die Schätze in ihrem jetzigen Heim bleiben, dann werden sie nach dem feuersicheren Prachtbau, der in Kasr el Nil entsteht, verlegt werden. Ursprünglich in der Vorstadt Bulag in einem ganz ungeeigneten Gebäude untergebracht, fand im Jahre 1890 die Sammlung der egyptischen Alterthümer in dem prächtigen Palais von Gizeh auf dem linken Nilufer ein Unterkommen, das sich seitdem indessen, obwohl auch der Park zur Unterbringung von Sphinxen, Sarkophagen und anderen großen Steinmonumenten Gelegenheit bot, schon jetzt als ebenfalls unzureichend ergeben hat, so daß man auf den Bau eines neuen, größeren Museums Bedacht nehmen mußte. Dieses wird, wie schon erwähnt, jetzt in Kasr el Nil errichtet und soll bis zum Jahre 1900 vollendet sein, so daß dann die Schätze der Pharaonenzeit endlich ein dauerndes Heim gefunden haben werden.

Ob der jetzige Direktor des Museums diesen Umzug noch erleben wird, wurde mir als zweifelhaft bezeichnet. Man scheint mit seiner Thätigkeit nicht sehr zufrieden zu sein, und es dürfte daher wohl nicht lange dauern, bis er sein Amt, das er erst seit kurzer Zeit verwaltet, niederlegt. Seine neuesten Ausgrabungen konnte er bisher nicht nach Gizeh bringen, da ihm „offiziell" Schwierigkeiten in den Weg

gelegt werden. Es geht so weit, daß er die wohl verpackten und bereits auf Schiffe verladenen Mumien und andere Reliquien wieder an ihre Fundstätten zurückbringen soll; und kommt nicht eine Intervention, so wird er dieser Weisung wohl nachkommen müssen. Man betrachtet es hier als wahrscheinlich, daß der gelehrte Verfasser der „Histoire ancienne des peuples de l'Orient", der einstige Nachfolger Mariettes, Maspero, der im Jahre 1886 Egypten verlassen hat, wieder an die Spitze der Museumsverwaltung treten wird, wenn vielleicht auch nur provisorisch, bis es gelungen sein wird, eine andere geeignete Kraft zu finden. Leicht wird es allerdings nicht sein, einen für den so verantwortungsvollen und arbeitsreichen Posten passenden Franzosen zu finden; der Mangel an tüchtigen Egyptologen und Organisatoren in Paris ist bekannt.

Auf mich machen bei jedem Besuch des altegyptischen Museums seine Sammlungen, die vielleicht die kostbarsten und vollständigsten eines bestimmten Zeitabschnittes sind, einen unbeschreiblichen Eindruck. Die Aufstellung der Schätze ist meisterhaft durchgeführt. An dem Besucher, der die einzelnen Säle durchschreitet, von denen des ancien empire mit seinen Königsstatuen bis zu denen der römischen und christlichen Zeit mit den Gebrauchsgegenständen des täglichen Lebens, geht ein Stück Weltgeschichte vorüber, dessen tiefem Eindruck sich Niemand zu entziehen vermag. Wie viel größer aber war erst für mich der Genuß einer Wanderung durch diese reichen Schätze so vieler und so verschiedener Kulturperioden, die dem Laien doch nur bis zu einem beschränkten Grade verständlich sind, da es mir vergönnt war, den Erklärungen des unermüdlichen und umsichtigen Konservators des Museums, Herrn Brugsch Bey, der uns in liebenswürdigster Weise seine Führung angeboten hatte, zu lauschen. Das gesprochene Wort dieses Gelehrten, der ein so feines Verständniß für den Geist der Völker besitzt, deren Reliquien er

bewahrt und erhält, ließ die Sprache der steinernen Denkmäler besonders beredt erscheinen.

Es würde zu weit führen, wollte ich dem Leser über die vielen interessanten Ausflüge berichten, die ich während meines egyptischen Aufenthalts machen konnte. Ich müßte vieles wiederholen, das ich als bekannt voraussetzen darf. Ueberrascht aber war ich, bei den Pyramiden denselben Photographen, einen Ungarn, der mich dort schon vor fünfzehn Jahren auf einem Bilde verewigt hatte, wieder zu treffen. Die lange Uebung und Erfahrung hat ihn inzwischen zu einem Künstler auf dem Gebiete der Pyramidenphotographie gemacht und gerne gestatteten wir ihm daher, mit seiner schwarzen Kammer auch unser Bild auf dem malerischen Hintergrunde der alten Steindenkmäler festzuhalten.

Ein Besuch von Heluan, von wo man wohl den umfassendsten Blick auf die sämmtlichen Pyramidenfelder hat, auf die von Dahschûr und Sakkara sowohl wie von Gizeh, gehört stets zu den genußreichsten Ausflügen von Kairo. Das durch seine schon im Alterthum benutzten Schwefelquellen berühmte Bad erweitert sich von Jahr zu Jahr, da die Zahl der dort Heilung Suchenden, seitdem in Unteregypten Frieden und damit größere Sicherheit hergestellt ist, in steter Zunahme ist.

Ehe ich Kairo verließ, hatte ich die Ehre, vom Khediven empfangen zu werden, dem ich mein im letzten Winter im Verlage von Hermann Walther in Berlin erschienenes und kürzlich auch ins Englische übersetztes Werk über Emin Pascha überreichen durfte. Eingeführt vom Oberzeremonienmeister wurde ich vom Khediven, der mir bis zur Thür entgegenkam, auf das Freundlichste begrüßt. Der Khedive äußerte sich in der anerkennendsten Weise über die Thätigkeit des letzten Gouverneurs der Aequatorialprovinz und versicherte, Egypten habe keineswegs vergessen, was es ihm zu danken habe. Er freue sich auf die Lektüre des Buches, das zum

ersten Mal ein abgerundetes Bild von dem Wirken Emins gebe. Der Khedive erkundigte sich dann nach den weiteren Zielen meiner Reise, über die wir, während Cigaretten herumgereicht wurden, eingehend sprachen. Als ich ihm schließlich auch mittheilte, ich wolle besonders die chinesischen Verhältnisse eingehend studiren, trug er mir auf, falls ich im fernen Osten den Bruder unseres Kaisers, den Prinzen Heinrich, treffen sollte, ihm die herzlichsten Grüße auszurichten. Man bringt den deutschen Bestrebungen am Gelben Meer überall, wo man deutsches Wesen und deutsche Tüchtigkeit schätzen gelernt hat, die größten Sympathien entgegen. Das zu bemerken, habe ich bereits am Anfang meiner Reise mehrfach Gelegenheit gehabt; dem sollte offenbar auch der Auftrag des Vizekönigs Ausdruck verleihen. Er hat jedenfalls dazu beigetragen, daß ich gehobenen Sinnes von Kairo Abschied nahm, um den fernen Gestaden entgegen zu fahren, die sich deutsche Thatkraft zum Felde einer neuen Thätigkeit ausgewählt hat.

Drittes Kapitel.

Auf dem Indischen Ozean.

24 Grad Réaumur in der Kajüte! Das war das Zeichen, unter dem ich die Fahrt von Suez südwärts über das Rothe Meer fortsetzte. Vier Tage lang dauerte diese Fahrt durch den Feuerkessel. Selbst bei der geringsten Bewegung und der leichtesten Thätigkeit, die sich eigentlich auf Briefschreiben beschränkt, war man „wie aus dem Wasser gezogen". Auch auf Deck gab es keinen erfrischenden Windhauch; schwer lag die Luft auf der heißen See. Nicht einmal die Nächte brachten Abkühlung, und es nützte nur wenig, daß man die Matratze nach oben brachte, um sich unter dem freien Sternenhimmel auszustrecken; an Schlaf war dort kaum mehr zu denken, als in der Kajüte.

Endlich wurde das Land gesichtet. Die baum- und strauchlosen Steinmassen des Felsenthores tauchen aus den Fluthen auf. Die Wasserstraße wird zusehends enger. Mitten in ihr hebt sich noch ein Eiland aus dem Meere; es ist Perim, von dessen felsiger Höhe drei Leuchtfeuer — es war gegen 9 Uhr Abends geworden — dem Schiffe den Weg weisen. Wohl sind die Rohre der englischen Geschütze bei Nacht nicht sichtbar, aber es ist doch hell genug, daß wir erkennen können, welche absolute Herrschaft Groß-britannien über die Einfahrt in das Rothe Meer von

Süden übt. Von der Gefährlichkeit der Durchfahrt durch die Enge giebt uns das hell erleuchtete Wrack des Dampfers „China" Kunde, der, ebenso wie unsere „Britannia" der Peninsular und Oriental Company (P. & O.) gehörig, im März dieses Jahres dort aufgelaufen ist.

Kaum ein Jahr ist die „China" im Dienst gewesen; über fünf Millionen Mark haben ihr Bau und ihre Ausrüstung in Anspruch genommen; 7899 Register-Tonnen wies das Schiff auf und 11 000 Pferdekräfte indizirten seine gewaltigen Maschinen. Völlig ruhige See war es, als um 9 Uhr Abends jener Dampfer an der Insel Perim vorbeifuhr; plötzlich ging ein Ruck durch seinen gewaltigen Bau und das Schiff saß auf einem Felsen fest. Wohl gelang es, alle Passagiere zu retten; aber das Schiff selbst war nicht wieder los zu bekommen. Wir hatten einen neuen Kapitän für die „China" an Bord; wird es ihm gelingen, das Fahrzeug wieder flott zu bekommen? Wenn es übrigens wahr ist, was man bei uns an Bord erzählte, nämlich, daß zur Zeit des Unglücks kein einziger Offizier auf der Brücke der „China" gewesen ist, so würde das ein eigenthümliches Licht auf die Führung englischer Dampfer werfen. Wir konnten uns über irgendwelche Nachlässigkeit im Dienst allerdings nicht beklagen, und unser Kapitän, obwohl einarmig, machte auf Alle einen sehr vertrauenerweckenden Eindruck. Trotzdem würde ich Jedem empfehlen, mit den Dampfern unseres Norddeutschen Lloyd zu fahren. Mir will scheinen, als sei deren Einrichtung entschieden besser und ihre Ausstattung vornehmer. Ein ordentliches Schreibzimmer mit Papier und Tinte fehlte gänzlich. Auch der Mangel an nicht englischen Büchern in der Bibliothek machte sich unter den Passagieren, die naturgemäß einen internationalen Charakter haben, recht fühlbar. Muß man auch von den für Deutsche theilweise wenig ansprechenden Sitten und Gebräuchen auf englischen Dampfern absehen, so kann sich die Verpflegung doch nicht

mit der messen, die man an Bord der trefflichen deutschen Schiffe gewohnt ist. Indessen, es wäre ungerecht, wollte ich nicht anerkennen, daß sowohl die vornehme Liebenswürdigkeit eines Theiles unserer Mitreisenden, als auch die stets bereite Aufmerksamkeit des Kapitäns dazu angethan waren, über das, was ich vermißte, hinwegsehen zu lassen.

Hatten wir gehofft, daß wenigstens in der letzten Nacht vor der Einfahrt in den Indischen Ozean dessen kühlere Winde uns einige Erleichterung verschaffen würden, so waren wir arg enttäuscht. Wie zum Abschied bot uns das Rothe Meer eine noch qualvoll heißere Nacht.

Glücklich war der Engpaß bei der Insel passirt, und der Dampfer machte nun eine Wendung nach Osten. Langsam schlich die Nacht dahin. An Ruhe war nicht zu denken. Geschäftig lief das Schiffsvolk hin und her. Tausende von Silberbarren wurden aus dem „diebessicheren" Laderaum emporgewunden und polternd zu hohen Wällen aufgestapelt, die von einer Wache von sechs Mann aufmerksam bewacht wurden; sie waren für die Münze in Bombay bestimmt, wie uns ein freundlicher Maat erzählte.

Auch eine Anzahl der Mitfahrenden hatte sich vom harten Lager unter freiem Himmel erhoben und machte sich an dem mitgenommenen Gepäck zu schaffen. Vom Sternenhimmel sahen wir gegen Norden sich wieder gewaltige Küstenmassen abheben. Jetzt leuchtete weit hinten über dem Meer ein Licht auf, dann noch eins und wieder eins. Schnell kamen wir ihnen näher; ihr Glanz nahm an Stärke und Größe zu, und schon unterschieden wir deutlich ihre Farben, roth, weiß und grün. Auch die Formen von Schiffen wurden im Dunkeln erkennbar. Schon wurde das unablässige, nervenerschütternde Stampfen der gewaltigen Maschinen langsamer. Jetzt ein lauter Kommandoruf, und sie standen still. In demselben Augenblick auch rasselten

bereits die schweren Ketten mit dem Anker in die Tiefe. Lautlose Stille umgab uns. Aber nur einen Augenblick. Schon schossen von allen Seiten kleine Fahrzeuge heran. Die Post wurde abgeholt; die Passagiere, die nach Indien wollten, darunter eine ganze Reihe englischer Offiziere, die von anderen, deren Ziel China war und mit uns weiterfuhr, kameradschaftlichen Abschied nahmen, wurden ausgeschifft, und schon wurden auch die Dampfwinden in Bewegung gesetzt, um schwerere Lasten von Bord zu bringen. Langsam machten sich fahle, lichtere Streifen im Osten bemerkbar. Noch eine kurze Weile, und der Feuerball der Sonne hob sich aus den dunkelblauen Fluthen empor.

Vor uns liegt Aden.

Starke Befestigungen sperren diese Wasserburg vor jedem unwillkommenen Gast ab. Wieder ist es die englische Flagge, die uns einen Gruß vom Lande herüberweht und die großen Kanonenrohre verkünden deutlich, wer auch hier mit weittragenden Geschossen den Eingang zum Rothen Meere beherrscht. Das gegenüberliegende französische Obock ist angesichts von Aden kaum ernst zu nehmen.

Aden befindet sich nunmehr seit sechzig Jahren in englischem Besitz, und mit unendlichen Kosten ist es in dieser Zeit ausgebaut und das geworden, was es heute ist, einer der wichtigsten Stützpunkte des Weltverkehrs.

Als Handelsplatz spielt Aden gar keine Rolle. Der Hauptausfuhrartikel des südlichen Arabiens geht nicht über Aden. Sein Stapelplatz ist Hodeida am Rothen Meer. Hodeida ist eine internationale Handelsstadt mit stetig wachsendem Verkehr; Mokka, dessen Kaffee einst weltberühmt war, ist nur noch ein Trümmerhaufen; noch zu Anfang dieses Jahrhunderts zählte es 20 000 Einwohner, heute hat es kaum noch 400. Alle Geschäftsleute sind nordwärts nach Hodeida gegangen; nur wer zu arm für die Uebersiedelung war, blieb zurück.

Aden verdankt seine Bedeutung lediglich seinen Kohlenplätzen. Keine Spur von Vegetation ist zu sehen; kein Baum, kein Strauch unterbricht die Starrheit der Felsen. Nichts gedeiht dort, und wer dort lebt, ist auf die Zufuhr vom Ausland angewiesen, d. h. natürlich auf die von England. Fleisch, Gemüse, Obst, Alles kommt aus Großbritannien und so natürlich auch die Kohle, mit der fast jeder Dampfer, der vom Rothen Meer aus den Indischen Ozean kreuzen will, oder vom Ozean die Straße von Bab-el-Mandeb zu gewinnen sucht, sich verproviantiren muß. Auch unsere deutschen Schiffe, die nach Ostasien oder Ostafrika fahren, müssen Aden anlaufen und sich hier mit englischer Kohle versehen. Deutschland sollte darauf bedacht sein, sich von dieser englischen Bevormundung frei zu machen; es könnten doch einmal Zeiten kommen, wo von London aus fremden Nationen die Kohlenplätze Adens gesperrt werden. Aber es wird schwer fallen, einen geeigneten Punkt nahe dem Ausgang des Rothen Meeres zu finden. Freiwillig wird England auch nicht einen Fuß breit Erde aufgeben; sonst würde sich für Deutschlands Zwecke wohl das eine Tagereise von Aden gelegene Sokotra für eine deutsche Kohlenstation eignen. Aber England wird ebenso wenig Sokotra den Deutschen einräumen, wie es ihnen gestattet, in Aden eigene deutsche Kohlenvorräthe aufzustapeln.

In Aden erreichte uns die Nachricht von der Kriegserklärung der Vereinigten Staaten gegen Spanien. Vom frühen Morgen an herrschte darüber große Aufregung an Bord. Die Sympathien der Passagiere waren fast ausschließlich bei den Spaniern, auch die der Engländer, die offenbar fürchteten, den siegreichen Yankees könne beim Essen der Appetit auf Kanada kommen, eine Stimmung, die allerdings nachher nicht allgemein geworden ist, vielmehr einer ausgesprochen amerikophilen Platz machte.

Die Zeit des Aufenthalts, der durch das Ausschiffen

der Passagiere und das Ein- und Ausladen von Waaren entstand, suchten uns die kleinen Somalijungen, die in großer Zahl in ihren Böten herangekommen waren, dadurch zu vertreiben, daß sie nach kleinen Silbermünzen mit staunenswerther Geschicklichkeit in die Fluthen tauchten. Daß sie sich dabei nicht durch die Aussicht, von Haifischen erfaßt zu werden, abschrecken ließen, beweist wohl, daß trotz vieler gruseliger Geschichten, die kolportirt wurden, diese Gefahr nicht eben groß ist. Auch das Wrack eines großen Dampfers der Messageries maritimes, das schon seit Jahr und Tag im Hafen liegt, zog unsere Aufmerksamkeit auf sich.

Der Blick auf das Land hatte wenig Reizvolles. Kein Baum und kein Strauch belebt die felsigen Küsten. Gigantisch thürmen sich die braunrothen Gesteine auf, lange Halden mit Geröll ziehen sich nach unten; wild zerrissen ist der Kamm, und jäh fallen die Felsen ab. Man könnte an einzelne Partien im Hochgebirge der Kalkalpen denken; aber wo bleiben die dunkelgrünen Tannenwälder? Unvermittelt tauchen hier die Berge in die Fluthen des Meeres. Selbst der Hafen ist vulkanischen Ursprungs. Der Rand eines alten Kraters ist eingebrochen und in die See gesunken. Künstlich ist die Bruchstelle noch erweitert und vertieft worden, sodaß sie eine bequeme Einfahrt bietet. Da aber, wo einst feurige Geister aus dem glühenden Lavafelde hervorbrachen, wälzen sich jetzt langsame Wellen mit rhythmischem Rauschen dahin und ankern die Schiffe, die von Europa dem fernen Ostasien zustreben.

Am flachen Rande der Bucht vor uns sahen wir die langgestreckten Kasernen und Regierungsbauten mit rothen Dächern. Auf den ersten niedrigen Felsen dahinter grüßten uns die Schlünde einer ganzen Reihe von Batterien, die den Hafen beherrschen. Noch höher stehen dann die gewaltigen großkalibrigen Geschütze, die sich schon Achtung zu verschaffen wissen werden, wenn jemand versuchen sollte, gegen

den Willen ihrer Herren den Eingang zum Rothen Meere zu gewinnen. Die Kasernen Adens beherbergen regelmäßig eine fünftausend Mann starke Besatzung. Ein Regiment ist unten am Hafen untergebracht, um jederzeit sofort zur Verfügung zu sein; die übrigen liegen hinter den Felsen, von diesen gegen einen etwaigen Angriff von der See aus geschützt. Man muß über die Großartigkeit der militärischen Anlagen Adens umsomehr staunen, als das Land vollständig vegetationslos ist und nichts hervorbringt, was zum Bau oder zur Unterhaltung dient. Die Offiziere und Mannschaften der Regimenter, die sich aus englischen und indischen zusammensetzen, bleiben stets ein Jahr in Aden; dann werden sie abgelöst. Eine Ausnahme davon macht nur ein Kavallerieregiment. Seine Mannschaften, die fünf Jahre dienen müssen, rekrutiren sich aus Indien. Es sind ausgesuchte Leute, die trefflich auf mittelgroßen Pferden beritten sind, einer Kreuzung von indischer und australischer Rasse. Der Dienst dieses Regiments, das nur einen englischen Kommandeur und drei englische Offiziere hat, ist ungemein anstrengend; ihm liegt die Bewachung der Grenze ob, die sich in langer, weit ausgebuchteter Linie in das Felsengebirge hineinzieht. Die Truppe ist stets kriegsbereit; sie muß jeden Augenblick imstande sein, auf mehrere Wochen die Garnison zu verlassen, denn es giebt fortwährend Karawanen, die beobachtet sein wollen, oder solche, die zu bestrafen sind, weil sie sich gegen die strengen Vorschriften der englischen Verwaltungsbehörden vergangen haben.

Wie wenig angenehm das Leben in Aden sein muß, davon kann man sich einen Begriff machen, wenn man hört, daß nur alle zwei Jahre einmal acht oder zehn Tage lang Regen fällt. Wasser ist daher ein kostbares Gut. Drei Kilometer landeinwärts, mitten zwischen hohen Felsen, sind riesige Wasserbehälter in den Stein gehauen und gemauert, in denen der Regen aufgefangen und sorgfältig bewahrt wird.

Vor Abend noch war ausgeschifft, was in Aden bleiben oder von dort mit anderen Dampfern weiter befördert werden sollte. Unsere „Britannia" aber hatte die Kohlenvorräthe wieder ersetzt, die auf der Fahrt durch das Rothe Meer aufgebraucht waren. So konnten wir denn die Fahrt mit Volldampf quer über den Indischen Ozean nach Colombo wieder aufnehmen.

Von Aden nach Colombo herrschte große Einförmigkeit, vielfach sogar Langeweile an Bord. Die Hitze der Tropen, wenn auch durch kühle Seebrisen ermäßigt, trägt entschieden nicht dazu bei, den Müßiggang, zu dem jeder verurtheilt ist, angenehmer zu machen. Wie wenig im Allgemeinen dazu gehört, eine Unterhaltung unter den Mitreisenden in Fluß zu bringen, weiß jeder, der einmal eine Reise über das Meer gethan hat; so verfehlte denn auch bei uns eine Schaar fliegender Fische mit ihren plumpen, ungeschickten Bewegungen oder ein am Horizont auftauchendes Segel oder Rauchgewölk nicht, zu allerlei Erörterungen oder Vermuthungen Anlaß zu geben. Eine etwas anregendere Abwechselung brachte in die Fahrt nur ein Manöver an den Rettungsboten, das der Kapitän eines Tages vornehmen ließ. Sämmtliche Boote wurden fertig gemacht, die Segel aufgesetzt, die Tonnen mit frischem Wasser gefüllt und schließlich die kleinen Fahrzeuge noch bemannt. Die Uebung „klappte" und machte in Folge dessen bei allen Passagieren einen trefflichen Eindruck.

Am Sonntag hatten wir regelrechten Kirchgang. Der Speisesaal der ersten Klasse ersetzte das Gotteshaus; der improvisirte Altar war mit einer englischen Flagge bedeckt. Der Kapitän hielt den Gottesdienst ab, dem auch die Passagiere der 2. Klasse (Zwischendeckler gab es nicht) und alle dienstfreien Leute beiwohnten. Während desselben war die Punkah, ein riesiger Fächer, der sich durch die ganze Kajüte zieht, unablässig thätig. Den Gesang der andächtigen Ge-

meinde begleiteten Pistonbläser und ein Harmoniumspieler. Eine Sammlung für das Schiffsspital gab einen hübschen Ertrag.

Sonst unterblieb jedes Musikspiel am Sonntag; auch bei Tisch mußten wir die Vorträge der kleinen Schiffskapelle entbehren. Ebenso wurde im Spielzimmer keine Karte oder sonstiges Spiel angerührt. Man mußte sich eben nach englischer Manier gründlich langweilen.

An den folgenden Wochentagen suchte man sich dafür zu entschädigen, so gut es ging. Viel wurde allerdings in Bezug auf die Unterhaltung nicht geboten. Immerhin war ich froh, nicht noch einen zweiten Sonntag an Bord verleben zu müssen und in Colombo für einige Tage dem Schiffsleben Lebewohl sagen zu können.

Viertes Kapitel.

Ceylon.

Gerade hundert Jahre sind vergangen, seitdem England sich der Herrschaft Ceylons bemächtigt hat und etwas über ein halbes Jahrhundert ist verflossen, seitdem der letzte blutige Aufstand der Eingeborenen niedergeschlagen ist und nun unter Großbritanniens Szepter Friede auf der Insel herrscht. Es ist erstaunlich, was für Wandlungen in wirthschaftlicher Hinsicht Ceylon, das wie ehedem so auch jetzt noch als die „Perle Indiens" gilt, in dieser Zeit durchgemacht hat. Jahrtausende ist es die Quelle gewesen, aus der die Gewürzhändler Arabiens schöpften. Große Expeditionen sind von kühnen Seefahrern aller Zeiten ausgerüstet worden, um das so werthvolle Geheimniß des Seeweges nach dieser reichen Insel zu erkunden und blutige Kriege sind, seitdem man vor 400 Jahren den Weg gefunden hatte, um den Besitz Ceylons geführt worden. Der ungeheure Werth der Gewürze, die das Eiland hervorbrachte, ward die Veranlassung zu allen Unternehmungen. Auch heute noch führen die großen Dampfer, die den Verkehr Ceylons mit Europa vermitteln, große Mengen kostbarer Gewürze, namentlich Zimmet, nach dem Abendlande, wenn auch jetzt die Bedeutung Ceylons keineswegs mehr allein auf seinem Gewürzhandel beruht.

Der Hafenplatz Colombo, an dem ein außerordentlich reges Leben pulsirt, ist der Hauptstützpunkt für die englische, wie vorher für die portugiesische und niederländische Herrschaft, im Ganzen seit vierhundert Jahren gewesen. Dabei kann man sich kaum einen von der Natur weniger geeigneten Platz hierfür denken. So lange die Schifffahrt nur kleine Fahrzeuge kannte, ging es; ein kleiner Felsvorsprung schützte eine Bucht, in der ein paar Schiffe Unterkunft fanden. Als man später begann, mit immer größeren Dampfern die Meere zu durchkreuzen, reichte der alte Hafen nicht mehr aus, und die auf der Rhede ankernden Schiffe waren der vollen Gewalt des Monsums ausgesetzt. Die Ozeandampfer mieden deshalb lange Zeit Colombo und liefen das südlicher gelegene Point de Galle an. Aber die moderne Technik weiß alle Hindernisse zu beseitigen, und dem Unternehmungsgeist der Engländer ist, wenn es gilt, die Kolonien zu heben, keine Schranke zu hoch. Eine Mole, zu der der Prinz von Wales im Jahre 1875 den ersten Stein versenken ließ, ist nach zehnjähriger Bauzeit 2 Kilometer weit in den Ozean hineingebaut und bildet nun mit der dahinter liegenden Küste einen trefflichen Hafen, der Colombo seine alte Bedeutung schnell zurückgegeben hat, während das an sich werthlose Point de Galle wieder zu seiner früheren Bedeutungslosigkeit zurückgesunken ist. Die Möglichkeit, Colombo stark gegen fremde Angriffe zu befestigen, und seine trefflichen Verbindungswege mit dem Innern der Insel, die es von jeher zum Stapelplatz des Zimmets gemacht haben, waren dabei wohl in erster Linie Ausschlag gebend.

Seitdem die Aktion der europäischen Großmächte in China sich so lebhaft gestaltet hat, daß die Augen der ganzen Welt auf Ostasien gerichtet sind, ist auch das Leben im Hafen von Colombo ganz besonders rege geworden. Gegenwärtig laufen besonders viel russische Schiffe den Hafen an, so an einem Tage allein zwei. Meist sind es von Russen

gecharterte französische Dampfer, die Truppen und Kolonisten nach Port Arthur und Wladiwostok bringen sollen. Auf den Fahrzeugen sieht es entsetzlich aus; bis zum letzten Zoll ist der Platz belegt; die Menschen sind wie das liebe Vieh in einem Stall zusammengepfercht. Dabei haben sie keine Tropenausrüstung; sie kommen von kälteren Gegenden und gehen nach kälteren. Die armen Leute kann man nur bedauern, und ihnen wünschen, daß sie die Schrecken einer solchen Seereise bald hinter sich haben.

Von der Bedeutung des deutschen Welthandels erhält man in Colombo ein treffliches Bild. Die deutsche Flagge steht im Hafen von Colombo an zweiter Stelle und nähert sich der Bedeutung der englischen mehr und mehr. Im Jahre 1896 wiesen die den Hafen anlaufenden deutschen Schiffe 220 934 registrirte Tonnen auf; die erste Hälfte des Jahres 1897 brachte es schon auf 124 116 und seitdem ist ein weiterer erheblicher Zuwachs zu verzeichnen, über den bisher ein ziffernmäßiger Nachweis noch nicht vorliegt.

Wie mir von zuständiger Seite versichert wurde, würde es möglich sein, der deutschen Rhederei in den indischen Gewässern durch Einrichtung einiger neuen Linien noch einen ganz erheblichen Aufschwung zu geben. Dampfer, die regelmäßig nach Colombo, Madras und Rangun liefen, würden nie in Frachtverlegenheit sein; daß eine solche Linie von Bremen, dem größten Reishafen der Welt, nach Rangun heute noch nicht besteht, ist eigentlich auffallend. Die englische Libby-Linie zwischen London, Colombo und Rangun macht sich ausgezeichnet bezahlt, was im Hinblick darauf, daß Rangun allein im Jahr nicht viel weniger als eine Million Tonnen Reis ausführt, nicht überraschen kann. Auch der Thee-Export Ceylons würde einer deutschen Linie erhebliche Fracht sichern können. Die Theepflanzung nimmt auf Ceylon in geradezu rapider Weise zu; sie bedeckt heute schon über 300 000 Acres, die eine Ernte ergeben, von der im



Straße in Colombo.

vorigen Jahre 116 Mill. Pfund ausgeführt werden konnten, während sich der Export von Januar bis Ende April dieses Jahres bereits auf 35 Mill. Pfund stellt. Der Thee Ceylons geht fast ausschließlich nach London, von wo auch Deutschland versorgt wird; denn man braucht es kaum in Betracht ziehen, wenn von 35 Mill. Pfund 84 000, also 1/4 Prozent, nach Hamburg, Bremen und Antwerpen versandt werden. Daß auf der anderen Seite Deutschland an der Blüthe der Theekultur auf Ceylon ein gewisses Interesse hat, ergiebt sich daraus, daß neuerdings für die Theeplantagen aus Deutschland Dünger in großen Mengen bezogen wird. Die Theestauden erfordern fortgesetzt eine reichliche Düngung, namentlich da, wo der Boden durch die frühere Kaffeekultur, welche sich bekanntlich eines Weltrufes erfreute, erschöpft ist.

Ob die scharfe Düngung des Bodens für die Zukunft der Theekultur allerdings von Nutzen ist, darf bezweifelt werden. Augenscheinlich wird auch mit dem Thee, wie einst mit dem Kaffee, auf der Insel der reine Raubbau getrieben. Zweifellos hätte der Kaffee dem Rostpilz ganz anderen Widerstand leisten können, wenn die Bäume auf einem Boden, der nur mit den schärfsten Mitteln gedüngt wurde, nicht jeder Kraft entbehrt hätten. Um heute eine möglichst große Blätterernte von den Theestauden zu erzielen, greift man ebenfalls schon zu künstlichen Düngemitteln. Wer weiß, wie lange das gut gehen wird. Vorläufig allerdings heißt es „tea is king" und man bringt diesem König alle nur denkbaren Opfer. Ganze Urwälder werden ausgerottet und die niedergebrannten nackten Abhänge mit Theestauden besetzt. Solch eine Pflanzung macht von Weitem den Eindruck eines Weinbergs, der mir, nebenbei bemerkt, in ästhetischer Hinsicht noch nie die Bewunderung abzuringen vermocht hat, die ich jederzeit freiwillig und von Herzen der Pracht und Erhabenheit des Urwaldes zu zollen bereit bin. Wie unüberlegt und thöricht man übrigens in Ceylon

bei der Ausrodung des Waldes vorgeht, ersieht man am besten daraus, daß es bereits Gegenden auf der Insel giebt, wo das nöthigste Bau- und Nutzholz zu fehlen beginnt, was sich bei den vielfach noch recht primitiven Wegen im Gebirge besonders unangenehm bemerkbar macht. Wenn man neuerdings Versuche gemacht hat, schnell Ersatz zu schaffen, indem man den rasch wachsenden Eukalyptusbaum anpflanzt, so hat man die Rechnung insofern ohne den Wirth gemacht, als das Klima Ceylons für den Eukalyptus kaum geeignet und nur an wenigen Plätzen soviel Bodenfeuchtigkeit vorhanden ist, wie eine Pflanzung dieser stets nach Nahrung lechzenden Baumriesen braucht.

Ein solches Ausbeutungssystem, das gegenwärtig eine fabelhafte Blüthe für den Handel Ceylons zur Folge hat, wenn es schließlich auch für die Insel wird verhängnißvoll werden müssen, ist in Anbetracht der auf Ceylon herrschenden Zustände an sich wohl verständlich. Der Europäer, der auf Ceylon lebt, sieht in der Insel nicht seine Heimath; er will nur so lange dort bleiben, bis ihm die äußeren Verhältnisse gestatten, sich als Rentner alle Annehmlichkeiten des Lebens in der Heimath zu schaffen; daher ist ihm jedes Mittel recht, wenn es nur dazu dient, das ersehnte Ziel möglichst schnell zu erreichen; ob später noch Jemand ergiebige Ernten aus dem Boden wird ziehen können, ist ihm gleichgültig.

Zu wie vollkommener Bedeutungslosigkeit der einst so allgemein beliebte Ceylon-Kaffee herabgesunken ist, zeigt, daß während früher alljährlich 1 Million Centner ausgeführt wurden, der Export im Jahre 1897 nur 19 383 Ctr. betragen hat. Daß der Rückgang mit dem Auftreten des Rostpilzes zusammenhängt, ist bekannt; wenn sich nun auch der neuerdings angepflanzte Liberia-Kaffee dieser Krankheit gegenüber widerstandsfähig gezeigt hat, so scheint doch keine Aussicht vorhanden zu sein, daß die Kaffeepflanzungen je ihre alte Bedeutung wiedergewinnen und den sich so lukrativ

zeigenden Theepflanzungen gleichberechtigt sich zur Seite stellen werden. Eine sehr erhebliche Rolle in der Ausfuhr Ceylons spielt noch immer der Zimmet. Allerdings ist seine Gewinnung nicht mehr im Entferntesten so lohnend, wie in früheren Jahrhunderten. Die Zeiten, wo die Kaufherren Venedigs und Genuas ängstlich das Geheimniß hüten mußten, auf welchem Wege sie den Zimmet erhielten, und wo Spanier und Portugiesen ganze Flotten ausrüsteten, um den Seeweg nach den gewürzspendenden Ländern des Orients zu entdecken, sind längst vorbei. Nur die Anspruchslosigkeit der eingeborenen Singhalesen ermöglicht noch Gewinn aus der Zimmetbereitung zu ziehen. Immerhin aber beträgt die Ausfuhr Colombos an Zimmet noch 12 000 Doppel-Ctr. im Jahr, und daß davon ein nicht geringer Bruchtheil nach deutschen Häfen geht, ergiebt sich aus dem Nachweis, daß allein in der Zeit vom 1. Januar bis zum 15. April d. J. mit deutschen Dampfern nach Hamburg und Bremen rund 1000 Doppel-Centner verladen wurden.

Der Import Deutschlands aus Ceylon wächst von Jahr zu Jahr. Groß ist der Zahl nach die deutsche Colonie in Colombo, an deren Spitze der sehr hoch geachtete Konsul Freudenberg steht, nicht; trotzdem spielt sie im geschäftlichen Leben eine sehr bedeutende Rolle, und die Erfolge der deutschen Kaufleute erwecken auch dort in hohem Maße den Neid ihrer englischen Kollegen. Die deutsche Rührigkeit und Tüchtigkeit sind um so höher anzuschlagen, als den deutschen Kaufleuten von den Engländern, die die Herren Ceylons sind, mancherlei Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Ganz besonders ist das der Fall, sobald sich Deutsche um irgend eine Konzession bewerben; da werden entweder den Deutschen geradezu unerfüllbare Bedingungen gestellt, oder ihnen in ungerechtfertigtster Weise Engländer vorgezogen. Ebenso versteht man es auf britischer Seite vielfach zu vereiteln, daß die Deutschen einzelne neue Geschäftszweige zur

Entfaltung bringen können. Um nur ein Beispiel zu geben, will ich erwähnen, daß der Versuch, das Auer-Licht einzuführen, an der Macht der Gasgesellschaften gescheitert ist. Sobald man dieses Patent zu benutzen versuchte, entstanden so viele Scheerereien und Umständlichkeiten, daß die deutschen Unternehmer das Geschäft schließlich aufgaben. Ich halte es um so mehr für nöthig, das einmal hervorzuheben, als neuerdings bei uns vielfach darauf hingewiesen wird, daß auch Nicht-Engländer in den britischen Kolonien die vollste Bewegungsfreiheit haben und vollkommen paritätisch behandelt werden, woraus man dann englischerseits gern abzuleiten beliebt, daß Deutschland doch eigentlich der Kolonien garnicht bedürfe; seine Kaufleute fänden ja volle Bewegungsfreiheit in den englischen Kolonien. Daß aber eine solche in Ceylon keineswegs überall geboten wird, wurde mir wiederholt versichert und darauf hingewiesen, daß auch in Hinterindien die Deutschen den Engländern ganz allgemein nachstehen müssen.

Es ist sehr schwer, genau zu bestimmen, wie groß der Antheil Deutschlands am Handel Colombos ist. In der Zeit vom 1. Januar bis 15. April d. J. haben der Norddeutsche Lloyd 2800 t, die Deutsch-Australische Dampfer-Gesellschaft 400 t, die Kingsin-Linie 1100 t und die Hansa-Linie 150 t, zusammen also 4450 t Waaren von Colombo nach Deutschland mitgenommen, wozu noch 3700 t kommen, die auf fremden Linien nach Bremen und Hamburg verfrachtet werden mußten. Daß beinahe die Hälfte der direkt nach Deutschland gesandten Waaren nicht auf deutschen Linien zum Versand kommen, beweist, daß die deutsche Rhederei vorerst nicht genug Schiffe für den ostasiatischen Handel besitzt. Thatsächlich haben die Colombo anlaufenden Dampfer, namentlich die des Norddeutschen Lloyd, bei Weitem nicht genug Raum für den Bedarf zur Verfügung. Auch in China, Japan und Australien wird

über Raummangel geklagt und zwar nicht allein für den Waarenverkehr, sondern auch für die Kajütpassagiere. Es scheint mir die höchste Zeit zu sein, daß die Dampferlinien hierin Wandel schaffen. Bei einer Vermehrung der Handelsflotte sollte darauf Bedacht genommen werden, daß für die Zwischenhäfen genügend Laderaum zur Verfügung gehalten wird. Vielleicht ließe es sich später auch erreichen, daß die Postdampfer nur ganz wenige Haupthäfen anliefen und der Verkehr nach den Zwischenhäfen von anderen Schiffen vermittelt würde; es würde damit zweifellos eine beträchtliche Abkürzung der Fahrzeit zwischen den äußersten Punkten erzielt werden können. Wenn die deutschen Kaufleute in den Zwischenhäfen sich darauf verlassen könnten, daß deutsche Dampfer nicht allein regelmäßig bei ihnen anliefen, sondern auch Raum für Waaren hätten, so würde sich auf Kosten der fremden Linien sehr schnell ein stetiges Frachtgeschäft entwickeln. Noch mehr als für die von Ceylon nach Europa gehenden Dampfer gilt das übrigens für die nach dem weiteren Osten fahrenden Schiffe; deutsche Dampfer können unter den heutigen Verhältnissen für Verfrachtungen von Ceylon z. B. nach Singapur niemals in Betracht kommen. Selbst der Norddeutsche Lloyd sieht sich in der Lage, in allen Zwischenhäfen das Passage suchende Publikum abweisen zu müssen. Mir scheint das um so bedauerlicher, als in Folge der großen Aufmerksamkeit, die die Kapitäne sowohl, wie die Bedienungsmannschaften den Reisenden gegenüber beobachten, in Folge der wirklich vorzüglichen Verpflegung an Bord ihrer Schiffe und schließlich der größeren Freiheiten, deren sich die Reisenden erfreuen, die Schiffe des Norddeutschen Lloyd in steigender Beliebtheit sind. Der Zwang, der allgemein auf den englischen Schiffen herrscht, erscheint selbst Engländern lästig, so daß auch sie vielfach schon den Lloyd ihren Dampfern vorziehen. Insonderheit gilt das für die zweite Klasse, in

der sich auf dem Lloyd die Verpflegung ganz außerordentlich vor der der englischen Schiffe auszeichnet.

Geklagt wird übrigens vielfach darüber, daß die deutschen Dampfer langsamer gehen als die englischen und französischen. Die Schiffe der englischen Peninsular and Oriental Company, der sogenannten „P. & O.-Linie", brauchen zu der Gesammtfahrt von Europa nach Australien vier bis fünf Tage weniger als die des Norddeutschen Lloyd, während diese die Strecke Colombo—Ostasien schneller als jene zurücklegen. Auch die Dampfer der französischen Messageries Maritimes schlagen auf der Fahrt nach Australien die deutschen. Allerdings machen es sowohl die englische wie die französische Regierung ihren Gesellschaften viel leichter, die Konkurrenz mit fremden Linien aufzunehmen, als die deutsche. Trotz der erhöhten Ansprüche, die von Seiten des Reiches an die Dampfer nach Ostasien gestellt werden, ist die Subvention für den Lloyd von 5,57 M. pro Seemeile auf 5,30 M. herabgesetzt worden, während die britische Regierung nach dem neuesten Vertrag der P. & O.-Linie 5,87 Mark und die französische Regierung den Messageries Maritimes sogar 8,30 M. pro Seemeile Subvention zahlen. Die Einstellung der neuen Dampfer, die nach dem vom Reichstag angenommenen Gesetze der Norddeutsche Lloyd auf seinen Orientlinien wird laufen lassen, wird sich als eine außerordentliche Förderung der deutschen Interessen im Indischen und Stillen Ozean erweisen. Das Fehlen einer genügend großen Zahl von deutschen Schnelldampfern für die ostasiatische Fahrt hat den englischen und französischen Konkurrenzlinien schon manchen Vortheil gebracht und sehr deutlich bewiesen, daß minderwerthige Schiffe die Linien nicht erhalten können, die von anderen Völkern mit zum Theil besseren Schiffen befahren werden. Auch die gewöhnlichen Frachtfahrer können sich für die Dauer nur auf der Höhe halten, wenn sie zum mindesten den besten Schiffen

anderer Nationen gleichwerthig sind. Daß deutscher Handel und deutsche Rhederei aber mit einander im allerengsten Zusammenhang stehen, braucht hier nicht gesagt zu werden; ohne diese kann auch jener sich nicht ausdehnen, ja kaum halten. Englands Kaufleute haben den Welthandel nur deshalb so lange monopolisiren können, weil die englische Flagge die erste auf allen Meeren ist. Daß wir Deutsche den Engländern im Welthandel gleichkommen, ist das Ziel, auf das wir mit allen Kräften zuzuhalten haben.

Die Verproviantirung der jetzt schon Colombo regelmäßig anlaufenden deutschen Dampfer ist übrigens ein Geschäft von nicht unbeträchtlicher Bedeutung. Es liegt, wie ich höre, in den Händen des Herrn John Hagenbeck, der für alle Colombo anlaufenden Schiffe der deutschen Kriegs- und Handelsflotte die nothwendigen Lieferungen zu machen hat. Der Vertreter Hagenbecks, Herr B. Werlich, erfreut sich in Colombo großer Beliebtheit. Ihm ist es übrigens in erster Reihe zu danken, daß Europa neuerdings in so ausgiebiger Weise mit allen Thieren Indiens wie Ceylons versorgt wird. Als Prinz Heinrich von Preußen hier auf der Reise nach Ostasien für kurze Zeit weilte, konnte Herr Werlich ihm die indische Truppe vorführen, die später in der Ausstellung „Indien" in Berlin ihre Künste zeigen sollte. Konsul Freudenberg hatte zu diesem Zwecke den Garten, der seinen ebenso gastlichen wie eleganten Bungalow umgiebt, zur Verfügung gestellt. Dieses Landhaus des Vertreters des Deutschen Reiches liegt in den sogenannten Cinnamon-Gardens, von denen weiterhin noch die Rede sein wird.

Abgesehen von einigen stattlichen Regierungsbauten und der in einem herrlichen, schattigen Garten gelegenen Wohnung des Gouverneurs, dem sogenannten Queen's House, bietet die Stadt nicht viel Sehenswerthes. Ein kleines Museum, in dem Alles, was sich ethnographisch, historisch,

kultur- oder naturgeschichtlich auf Ceylon bezieht, zusammengestellt ist, macht vielleicht noch eine Ausnahme; sein Besuch ist lohnend, nicht etwa, weil die Sammlung besondere Raritäten umfaßte, sondern weil sie am Eingangsthor der Insel eine gedrängte Uebersicht über das giebt, was der Reisende im Innern finden wird. Interessant ist auch ein Spaziergang durch das europäische Geschäftsviertel, dessen bazarartige Läden Alles bieten, was indischer und ceylonischer Gewerbefleiß produziren, herrliche Goldstickereien, durchsichtige Gewebe, farbenprächtige Teppiche, glänzende Edelsteine, bizarre Schmuckgegenstände und kunstvolle Schnitzereien.

Die Eingeborenen, unter denen die hellfarbenen, schlanken Singhalesen sich von den dunkleren, kräftigeren Tamilen unterscheiden, leben in einem völlig abgesonderten Stadttheil. Es ist auffallend, wie viele bildschöne schwarzäugige Kinder, besonders Knaben es dort giebt. An ihrem ganzen Körper sieht man Schmuckgegenstände, die zum Theil eine künstlerische Arbeit verrathen; Ohren, Nase, Arme, Hals, ja sogar die Füße bieten Gelegenheit, ein Schmuckstück anzuhängen; sonst tragen sie dafür auch nicht das geringste Kleidungsstück. Unter den erwachsenen Männern findet man nicht selten richtige Christusköpfe mit langem, wallendem Haar.

Die Singhalesen, deren es im Ganzen auf Ceylon etwa zwei Millionen giebt, die namentlich im Süden der Insel leben, sind durchweg träge; sie arbeiten nie mehr, als sie zum allernothdürftigsten Leben bedürfen. Ihr Stück Reisland und ihre Kokospalmen liefern ihnen so ziemlich Alles, was sie brauchen; Steuern zahlen sie nicht. Früher war das anders; da wurden auch die Singhalesen zu einer kleinen Abgabe herangezogen, die sie dadurch aufbrachten, daß sie etwas mehr bauten, als sie unbedingt selbst brauchten.

Die vornehmlich im Norden der Insel ansässigen Tamilen, deren Zahl auf 750 000 geschätzt wird, sind zwar

fleißige Plantagenarbeiter, aber ihre geistigen Fähigkeiten sind gleich denen der Singhalesen so untergeordneter Art, daß man von ihnen nicht viel erwarten darf. Die Reste der Urbevölkerung, die Veddas, die jetzt nur in ganz abgelegenen Gegenden zu finden sind, kommen kaum mehr in Betracht; es giebt von ihnen höchstens noch 1200.

Eine besondere Erwähnung verlangen schließlich als eingeborene Ceyloner die sogenannten Burghers, Nachkommen von Europäern, meist Holländern, und singhalesischen Müttern. Von den Europäern werden sie nicht als völlig gleichberechtigt anerkannt, obwohl sie ganz im europäischen Styl leben. Ihre Zahl wird auf 18 000 bis 22 000 angegeben.

Den Verkehr zwischen den Eingeborenen vermitteln vielfach die Moormen, die Nachkommen jener Araber, die schon seit dem frühesten Mittelalter den gesammten indischen Handel beherrschten. Sie haben sich in einer Stärke von 200 000 auf der Insel erhalten und sind wohl ausnahmslos Kaufleute. Ihnen gilt das Verdienen mehr, als alles Andere. Wo ihnen eine Rupie winkt, sind sie zur Hand. Die Lieferungen der Naturprodukte Ceylons, soweit diese nicht auf größeren Plantagen gewonnen werden, gehen ausschließlich durch ihre Hände, sie kaufen von den Eingeborenen die Ernte und verkaufen sie an den exportirenden europäischen Handelsherrn weiter. Eine Abart von ihnen sind die Chettys, vom indischen Festlande herübergekommene arabische Händler, die ebenfalls durch allerlei kleine Geschäfte mit den Eingeborenen ihr Brod erwerben.

Daß die Interessen einer so mannigfaltig zusammengesetzten Bevölkerung häufig mit einander in Widerspruch gerathen, liegt auf der Hand. Aber jede Klasse findet ihre Fürsprecher. Es erscheinen auf Ceylon 7 Zeitungen, deren eine, das Amtsblatt des Gouvernements nur als solches eine Bedeutung hat. Von den übrigen wird je eine in singhalesischer und tamilischer Sprache und die andern in

englischer gedruckt. Unter letzteren wieder vertreten zwei die Interessen der Europäer, eine die der Mischlinge, also der Burghers, und eine die der Singhalesen. Bleiben auf diese Weise die Moormen ohne eigenes Organ, so wird man nicht fehlgehen mit der Annahme, daß die Araber auch ohne ausdrückliche Betonung ihrer Interessen in einer öffentlichen Zeitung das zu erreichen wissen, was ihnen am Herzen liegt, wie es zweifellos ihrem kleinhändlerischen Charakter am meisten entspricht.

In politischer Hinsicht macht Ceylon wenigstens äußerlich einen ruhigen Eindruck. Allein wenn die Eingeborenen auch allen Grund haben, mit der englischen Verwaltung zufrieden zu sein, die aus einem arg verwüsteten Lande ein wunderbar blühendes Gemeinwesen gemacht hat, so kommt doch gelegentlich der tiefe Haß zum Ausdruck, der sie gegen ihre fremden Herren erfüllt. Als besonders bemerkenswerth wurde mir berichtet, daß die Krakehler sich namentlich unter den Eingeborenen befinden, die zum Christenthum übergetreten sind. Doch soll es auch unter den Muhamedanern zuweilen gähren; es scheint, als hätten die türkischen Siege im vorletzten Jahre das Selbstbewußtsein dieser Leute sehr gesteigert.

Obwohl die Bevölkerung Ceylons recht zahlreich ist, herrscht doch öfter Arbeitermangel. Die Singhalesen nehmen höchstens Diener- oder Kellnerstellen an, wofür sich in Colombo, dessen Hafen immer mehr an Bedeutung zunimmt, allerdings jetzt vielfach Gelegenheit bietet. Aus Indien, besonders aus dem in der Herrschaft Madras gelegenen Tutikorin kommen fortgesetzt Arbeiter nach Colombo; aber die englische Regierung gestattet ihnen die Landung nur, wenn sie eine Beschäftigung auf Ceylon nachzuweisen vermögen. Eine solche harrt ihrer meistens auf den Theeplantagen, deren Besitzer gerne fleißige, tüchtige Tagelöhner kommen lassen. Der Grund für die Erschwerung der

Einwanderung ist darin zu suchen, daß der Indier nicht dauernd auf Ceylon bleibt, vielmehr, sobald er etwas verdient hat, seine Ersparnisse dem Verkehr auf der Insel entzieht und selbst wieder in seine Heimath zurückkehrt.

Da Ceylon bis zu einem erheblichen Grade auf die Einfuhr von Reis angewiesen ist, der von Indien herübergebracht wird, herrscht nicht geringe Besorgniß, daß die Pest eines Tages der Reiseinfuhr einen Riegel vorschiebt und dann eine Hungersnoth auf der Insel ausbricht. Uebrigens ist die Sorge sehr groß, daß die Pest selbst vom Festlande eingeschleppt wird und unter den nur wenig widerstandsfähigen Eingeborenen viele Opfer verlangen wird.

Recht lohnend ist ein Besuch der nicht fern von Colombo gelegenen großen Zimmetbaumpflanzung, der sogenannten Cinnamon-Gardens. Wir hatten, da es gerade Mai, die Zeit der Ernte des Zimmets war, Gelegenheit, die Zubereitung dieses Gewürzes zu sehen. Während einst die Zimmetausfuhr ein ungemein lukratives Monopol der portugiesischen und später der holländischen Regierung gewesen ist, hat sie heute bei Weitem nicht mehr die frühere Bedeutung. Billigere Ersatzmittel haben dem Ceylon-Zimmet eine empfindliche Konkurrenz gemacht. An die alten goldenen Zeiten aber erinnern noch heute die Cinnamon-Gardens, deren Pflanzen auch jetzt eine ganz hübsche Ernte geben. An 1200 Männer und Frauen werden von einer englischen Gesellschaft dabei beschäftigt. Die etwa einjährigen Schüsse, die die Stärke eines Daumens haben, werden abgeschnitten und von allen Blättern befreit. Dann wird mit einem scharfen sichelförmigen Messer die Rinde vom Holz abgezogen. Sobald dieselbe getrocknet ist, was sich dadurch merklich macht, daß ihre weiße Farbe sich bräunt, wird sowohl die Oberhaut wie der Bast von der Rinde entfernt, die sich nun von selbst zusammenrollt, also die Form annimmt, wie der Zimmet in den Handel gebracht wird.

Um jedoch von der Fruchtbarkeit und der Verschiedenartigkeit des Klimas von Ceylon ein einigermaßen vollständiges Bild zu gewinnen, darf man sich nicht auf den Besuch Colombos und seiner näheren Umgebung beschränken. Wenn die Zeit es nicht gestattet, längere Ausflüge nach den verschiedenen Theilen der Insel zu machen, dann ist zum wenigsten ein Ausflug nach Nuwara Eliya zu empfehlen, dem Villenort, welcher, mitten im Hochgebirge gelegen, der vornehmen Welt Ceylons während der heißesten Monate, der Zeit von Februar bis Mai, ein Buen Retiro bietet. Der Ort, den man statt des längeren Nuwara Eliya nach kurzem englischem Sprachgebrauch Nurelia nennt, erinnert an einen Kurort in den Alpen, der dadurch nicht wenig gehoben wird, daß ein schneebedeckter Bergkegel neben ihm aufragt, während schattige Laubbäume mit saftigem Grün den Blick rings ergötzen. Nur die senkrecht über uns stehende Sonne erinnert daran, daß wir uns trotz der angenehm kühlen Temperatur dem Aequator nahe befinden.

In Nurelia verbringt der Gouverneur der Insel seinen Sommerurlaub; das sichert dem Ort natürlich eine gewisse Bedeutung. Auch der Vertreter des Deutschen Reichs auf Ceylon, Konsul Freudenberg, besitzt dort eine Sommerwohnung, der er den Namen „Friedrichsruh" gegeben hat, und die einen Mittelpunkt des geselligen Lebens bildet. Der Ort liegt etwa 7000 Fuß über dem Meeresspiegel. Bis Nanu Oya, das 5291 Fuß hoch ist, fährt man mit der Eisenbahn. Meist geht es durch gewaltige Urwälder auf sanften Berglehnen, oder durch die entzückenden dunkelgrünen Thee-Plantagen, in denen Tamilfrauen, mit leuchtend rothen Gewändern, arbeiten. Reisfelder sieht man nur selten auf der letzten Strecke. Steiler und steiler geht es bergan; tiefe Schluchten werden auf kühnen Brücken überwunden und in engen Kurven schlängelt sich dann das Geleise wieder an den Bergen weiter. Weite Thäler giebt es fast garnicht;



Im Hochgebirge Ceylons.

schroff steigen die Felsmauern, zwischen denen Bäche und Flüsse dahinbrausen, auf. Eine Lokomotive genügt nicht mehr zum Ziehen der Wagen, eine zweite muß von hinten stampfend und pustend schieben, um den Zug von der Stelle zu bringen. Schließlich geht es noch eine Stunde im Wagen bergaufwärts, bis Nurelia erreicht ist, ein Idyll in einem kühlen Thal mitten zwischen Bergesriesen.

Nurelia ist der Ausgangspunkt für die meisten großen Jagden, die nicht allein bei den auf Ceylon ansässigen Europäern sich der allergrößten Beliebtheit erfreuen, sondern seit Jahren auch vielfach aus Europa Sportsleute anziehen. Wie die Natur die Pflanzen im „Garten Indiens" vielgestaltig und bizarr geformt hat, so hat sie das üppig grünende und blühende Eiland auch mit allen nur möglichen Thieren bevölkert. Selten wohl trifft man auf einem so kleinen Raum eine solche Mannigfaltigkeit an, wie auf Ceylon, und es ist leicht zu verstehen, daß alte Sagen hierher das Paradies versetzten. Aus der Beute, die der Kugel des Jägers hier werden kann, brauchen nur Elephant, Büffel, Bär, Elch, Panther, Krokodil und Adler genannt zu werden, um das Herz des Waidmanns höher schlagen zu lassen. Wem die genügende Zeit zu Gebote steht, der wird es nicht verabsäumen, sein Jagdglück auf den bewaldeten Höhen und in den schluchtenreichen Thälern zu versuchen.

Ueber die Gefahren, denen der Jäger in den Dschungeln Ceylons ausgesetzt sein soll, ist schon Manches geschrieben worden. Selbstverständlich kann aus dem dichten Grün der Niederungen, das jedes weite Ausschauen verbietet und nicht selten den Blick auf vier oder fünf Schritte beschränkt, plötzlich ein unerwarteter Feind auftauchen, und es wird dann der größten Umsicht und Kaltblütigkeit des Jägers bedürfen, um den Angreifer mit sicherem Schuß zu Boden zu strecken; allein solche Gefahren kennt der Jäger auch sonstwo; er liebt sie,

liegt doch gerade in ihnen der größte Reiz. Im Allgemeinen aber, glaube ich, sind die Schilderungen der besonderen Gefahren einer Jagd auf Ceylon erheblich übertrieben. Der eingeborene Pfadfinder, dessen Führung man sich anvertrauen muß, ist mit den Wegen durch die Wildniß und den Spuren des Wildes so genau vertraut, daß ein einigermaßen erfahrener Nimrod kaum auf den Gedanken kommen wird, er werde nicht heil und gesund, wie er ausgezogen ist, wieder heimkehren.

In letzter Zeit sind häufiger auch Deutsche zur Jagd auf Ceylon gewesen und haben gute Beute gemacht. Allgemein, und zwar nicht allein in deutschen Kreisen Colombos, sondern ebenso sehr in den englischen, habe ich Bedauern darüber äußern hören, daß gerade der vornehmste deutsche Gast, den Ceylon gesehen hat, von dem Jagdglück nur verhältnißmäßig wenig begünstigt worden ist: Prinz Heinrich von Preußen, der auf der Fahrt nach Ostasien auch Colombo angelaufen hat. Er war zwei Tage Gast des englischen Gouverneurs in Nurelia, und unternahm von dort mehrere Jagdpartien. Einmal gelang es dem Prinzen, auf zwanzig Schritte an einen riesigen Elephanten heranzukommen; der dichte Dschungel versteckte aber das Thier noch und ein Versuch des Prinzen, sich näher heranzupirschen, mißlang, da der Wind schlecht stand. Der Elephant war auf die Nähe des Feindes aufmerksam geworden und gab dem fürstlichen Jäger keine Gelegenheit, zum Schuß zu kommen, suchte vielmehr in schleuniger Flucht sein Heil.

Prinz Heinrich sollte bald darauf auf der Elchjagd entschädigt werden. Elk nennt der Engländer auf Ceylon — allerdings wohl fälschlich — einen Hirsch, den Gona der Eingeborenen, der abgesehen von dem bedeutend schwächeren Geweih unserem heimischen Rothhirsch nicht unähnlich ist und der namentlich die höheren Gebirgswälder belebt. Auf

Eines dieser Thiere konnte Prinz Heinrich einen guten Schuß abgeben. Der Hirsch wurde noch einige hundert Meter flüchtig und that sich dann in einem Sumpf nieder. Kurz entschlossen und ehe die mitgenommenen Kulis ihm zuvorkommen konnten, sprang der Prinz ins Wasser, das ihm bis an die Hüften ging und nickte das Wild selbst ab.

Den ersten Platz unter den jagdbaren Thieren Ceylons nimmt der Elephant ein. Er kommt nur wild auf der Insel vor. Alle Versuche, den eingeborenen Elephanten zu zähmen, sind bisher vergeblich gewesen. Die Regierung hat deshalb neuerdings gezähmte Elephanten aus Indien und Siam nach Ceylon gebracht, die an verschiedenen Orten erfolgreich zur Arbeit benutzt werden. Die wilden Elephanten leben in Trupps von etwa 30 bis 40 Thieren, die unter sich abgeschlossene Familien bilden, die sich niemals mit anderen vermischen. Im Allgemeinen fliehen die Elephanten den Menschen; nur, wenn ihnen Wasser fehlt, nähern sie sich auch menschlichen Ansiedelungen. Dann richten sie oft in den Gärten und auf den Feldern großen Schaden an. Bei unserem Besuch in Nurelia hörte ich, daß vor wenigen Tagen eine starke Heerde in ein benachbartes Dorf eingebrochen war. Die Einwohner befanden sich in großer Noth und hatten sich bereits mit der Bitte an den Gouverneur gewandt, er möge erfahrene Jäger senden, um die Thiere zu vertreiben.

Im Allgemeinen ist der Elephant auf Ceylon vor der Büchse des Jägers ziemlich sicher. Da er nur kurze Stoßzähne hat, ist er den Verfolgungen erwerbsmäßiger Elfenbeinjäger nicht ausgesetzt. Außerdem aber hat die Regierung ein ziemlich hohes Schußgeld auf ihn gesetzt; wer dem Sport der Elephantenjagd nachgehen will, muß sich einen Jagdschein lösen, der pro Thier 100 Rupien = 132 Mark kostet. Das hindert immerhin doch Manchen, den riesigen Dick-

häutern nachzustellen. Ausgenommen von diesem Schonungsbefehl sind nur die sogenannten Rogue-Elephanten, von ihnen ausgestoßene Thiere — meist ältere — die sich allein herumtreiben. Der „Rogue“ ist gefährlich; er verwüstet Aecker und Pflanzungen, tödtet auch oft Vieh und Menschen. Er ist daher vogelfrei; ja wer ihn erlegt, erhält sogar eine Prämie von 50 Rupien.

Zur Jagd auf den Elephanten bedient man sich auf Ceylon meist eines besonderen Gewehrs. Ich möchte indessen unser Infanterie-Gewehr, mit Stecher versehen, für das geeignetste halten. Ich befinde mich mit meiner Ansicht allerdings im Gegensatz zu den eingeborenen Jägern, die auf Größe und Schwere das größte Gewicht legen. Sie meinen, nur ein großes Gewehr habe Wirkung und rücken deshalb mit alten Donnerbüchsen aus. Wenn es ihnen gelingt, mit diesen ihr Ziel zu erreichen, so dürfte das zum nicht geringsten Theil darauf zurückzuführen sein, daß sie sich der dichten Dschungeln wegen den Elephanten bis auf einige Schritte nähern müssen. Ein europäischer Jäger, der sich so wie so schwerlich da, wo ein Fehlschuß die schlimmsten Folgen haben kann, auf fremde Waffen verlassen dürfte, wird gut thun, ein Gewehr mit starker Durchschlagskraft mitzubringen.

Abzurathen aber ist es, auch die übrige Jagdausrüstung in Europa zu kaufen; man findet Alles, was man braucht — leinene Anzüge, Gamaschen und Tropenhelm — hier viel besser, und auch die weitere Equipirung, wie Zelt, Konserven, Kochapparat und Apotheke, lassen sich gut beschaffen. Der Bedarf an solchen Sachen ist nicht so gering, da eine Jagd in der Regel mehrere Tage, ja häufig Wochen dauert und man in den Dschungeln oft lange Zeit keine menschliche Wohnung zu Gesicht bekommt. Uebrigens giebt es in Ceylon, besonders in Colombo, einzelne alte, erfahrene, eingeborene Jäger, die sich verpflichten, den Fremden gegen

Zahlung einer bestimmten Summe an das Wild zu bringen und für seine ganze Verpflegung und Unterkunft zu sorgen. Die Leute — man nennt sie Tracker, Pfadfinder — kennen den oft wechselnden Standort der Thiere, und haben im Gebirge ihre Leute, die beständig über die Spur der Elephanten, die fortwährend weiter wandern, genau unterrichtet sind.

Als Jagdbeute hat der Elephant eigentlich geringen Werth. Die kurzen Stoßzähne geben kein Elfenbein. Als Trophäe nimmt der Jäger daher meistens nur den Rüssel und die Füße mit, vielleicht auch noch ein Stück aus der Rückenhaut; das Uebrige bleibt liegen, wo das von der Kugel erreichte Thier gefallen ist. Aus den Füßen wissen die Eingeborenen treffliche Papierkörbe und hübsche Bowlen anzufertigen und mit der Haut überziehen sie Tische oder Stühle.

Ergiebiger als die Elephantenjagd ist die auf Alligatoren, von denen es in den sumpfreichen Gegenden unzählige giebt. Man bekommt die Reptile leicht zum Schuß; aber man muß ein sicherer Schütze sein, soll die Beute nicht entwischen. Ist der Alligator nur verwundet, so taucht er pfeilschnell ins Wasser und bleibt verschwunden. Dahin ist dann die Aussicht, Freunden kleine Andenken, wie Cigarrentaschen, Börsen u. s. w., aus der Haut eines selbstgeschossenen Krokodils mitzubringen.

Ebenfalls in den Sümpfen findet man den wilden Büffel. Unter ihnen hat die Büchse der Jäger bereits bedenklich aufgeräumt, und es ist daher wohl verständlich, daß die Regierung eine Schonzeit für diese Thiere proklamirt hat und nach dem Jagdschein Niemand mehr als einen Büffel schießen darf. Auch er ist feige und meidet den Menschen; indessen verwundet kann er dem Jäger gefährlich werden. Seine langen, flachkantigen Hörner sind ihm eine treffliche Wehre. Weit schlimmer als der Büffel ist der

kleine Bär, der namentlich in den Felsenhöhlen der Gebirge im Norden der Insel vorkommt. Friedlich lebt er für gewöhnlich von Honig und Waldfrüchten, aber er gestattet Niemandem, in seine Nähe zu kommen. Stört man ihn ahnungslos auf, so kann man sicher sein, mit einem ebenso kräftigen wie wohlgezielten Schlag der Tatzen ins Gesicht begrüßt zu werden. Die Furcht der Eingeborenen vor den Bären ist daher eine sehr große. Auch die Verwundungen durch Panther sind lebensgefährlich; glücklicherweise weicht auch dieser in der Regel dem Menschen aus, ein fehlgegangener Schuß aber kann für den Jäger ebenso verhängnißvoll werden wie beim indischen Tiger, den man übrigens auf der Insel nicht trifft. Büffel, Bären und Panther findet man nur selten, und selbst wenn man sich lange in den Dschungeln aufhält, ist es durchaus nicht sicher, daß man einen von ihnen vor den Lauf des Gewehrs zu stellen vermag. Deshalb fehlt es dem Jäger nicht an anderem jagdbarem Wild. Namentlich die Vogelwelt bietet gar manches; Wildtauben und Wildhühner sind zahlreich vorhanden, und auch andere Thiere, wie gelbe Spechte und schwarzgrüne Krähen, sorgen dafür, daß der Jäger nicht ohne interessante Beutestücke heimzukehren braucht.

Auf eine Kleinigkeit möchte ich den Jäger, der von Nurelia aus dem Waidwerk huldigen will, noch aufmerksam machen. Er vergesse nicht Frack und weiße Binde mitzubringen. Es wird sehr übel vermerkt, kommt er anders als mit diesen Attributen höchster Gala zur Hoteltafel. Er würde sich mitten zwischen den glänzenden Toiletten der Damen, die sich nach deutschem Geschmack nur zu sehr mit Edelsteinen und Brillanten zu überladen pflegen, bald recht unbehaglich fühlen. Es liegt Methode darin, trotz der Ungunst des Klimas die strengste englische Etiquette auch hier zu befolgen. Sie erleichtert zweifellos die Aufrechterhaltung der Schranken, die der Europäer zwischen sich und

den Eingeborenen gezogen hat; daß sie aber ganz den Anforderungen an Bequemlichkeit entspricht, die namentlich der Deutsche an das Leben stellt, kann ich nicht behaupten.

In hoher Blüthe steht in Nurelia der Sport. Zahlreiche riesige Spielplätze sind vorhanden, um den nach körperlicher Bewegung sich Sehnenden Gelegenheit zu Leibesübungen zu geben. Diese sind in den Tropen weit wichtiger als in der gemäßigten Zone, will man den Körper widerstandsfähig gegen den Einfluß des Klimas erhalten, das zum mindesten erschlaffend wirkt, häufig aber auch den Keim zu dauerndem Siechthum legt. In den niederen Gegenden macht die Hitze die Ausübung des Sports manchmal recht schwierig, um so mehr benutzt aber Jeder die Gelegenheit zu Spiel und Turnen, wenn er in einem der höher gelegenen Erholungsorte weilt. In Nurelia hat auch Prinz Heinrich sich eifrig auf den Sportplätzen getummelt, und im Zweiradfahren gelang es ihm sogar, einen der Preise zu erstreiten.

Abgesehen von dem schönen Klima bietet Nurelia sonst nicht viel, es fehlt eigentlich Alles, was daran erinnern könnte, daß man sich auf Ceylon befindet. Das hübsche Thal mit seinem großen See und den lauschigen, vornehmen Landhäusern gleicht vielfach manchem der bekannten Schweizer-Kurorte. Sucht man indisches Leben, so muß man Kandy besuchen, das auf dem Wege von Colombo nach Nurelia von der Bahn berührt wird.

Kandy ist die alte Königstadt von Ceylon; in seinem großen Tempel wird der Zahn Buddhas als Heiligthum bewahrt. Das sichert ihm als Wallfahrtsort für die ganze buddhistische Welt dauernde Bedeutung. Als ich in Kandy eintraf, hatte ich gerade das zweifelhafte Glück, mitten in große Festtage hineinzukommen. Alles war geschmückt, Häuser und Straßen hatten ein Feierkleid angelegt, und auch die Menschen trugen neue Anzüge, was bei der all-

gemein üblichen Nacktheit allerdings nicht viel sagen will, und noch mehr Schmuck als sonst. Der Skandal, der mit den Festlichkeiten verbunden war, war arg. Unzählige Tamtams waren in einer fortwährenden Bewegung, die eigenthümlich durchdringenden Töne der Blechscheiben tönten mir noch lange in den Ohren. Und als ob es damit nicht genug wäre, schrillten riesige Muschelhörner dazwischen, deren unmelodischer Laut dem des Eselschreies am meisten ähnelt. Wie gerade dieser Lärm zum Buddhismus paßt, ist mir nicht recht klar geworden. Hat doch der Gründer dieser Religion ein erhabenes Beispiel davon gegeben, wie die Leiden der Welt durch Seelenruhe und bescheidene Anspruchslosigkeit überwunden werden können und sollen. Wie sehr steht das wüste Gebahren der Tamtamschläger und Muschelbläser damit in Widerspruch und wie wenig paßt dazu weiter die mechanische Verrichtung der Gebete und Andachten durch die in schreiendes Gelb gekleideten Priester und deren Anhänger.

Ich will hier kein absprechendes Urtheil über den Buddhismus auf Ceylon fällen; um das zu können, fehlt es mir an den nöthigen Studien. Bei einem kurzen Aufenthalt, wie er mir vergönnt war, kann ich lediglich das berichten, was ich gesehen habe, und daraus meine Schlüsse ziehen. Thue ich das aber, so muß ich offen sagen, von dem, was die Buddhalehre ihren Jüngern zur Pflicht gemacht, habe ich nicht viel gesehen. Nach der Auffassung Buddhas kann der Mensch mit seinem Loos nicht unzufrieden sein, Milde und Zufriedenheit sind ihm zur höchsten Pflicht gemacht, Begierden und Unzufriedenheit sollen ihm fremd sein. Wenn ich aber an die Begehrlichkeit von Priestern und Tempeldienern denke, die geradezu ein System erdacht haben, um den Reisenden, der ihre Heiligthümer besuchen will, zu schröpfen, und die ihre Unzufriedenheit über zu geringe Gaben oft nur recht schlecht verhüllen, wenn ich an die

grenzenlose Unwissenheit und Trägheit denke, die ich bei allen Buddhisten gefunden habe, wenn ich weiter erfahre, daß das religiöse Leben der Mönche viel zu wünschen übrig läßt, daß sie das Kloster lediglich aufsuchen, um jeder weiteren Sorge und Mühe überhoben zu sein, dann muß ich doch sagen, daß es um den so viel gerühmten Buddhismus recht traurig bestellt ist. Gerne gebe ich zu, daß die Leute stets zuvorkommend und freundlich sind, aber Achtung vor ihrem Wissen und Können hat mir kein Einziger abgenöthigt.

Auch von dem vielgerühmten großen Tempel Buddhas in Kandy bin ich einigermaßen enttäuscht worden. Von außen gleicht die Anlage einer kleinen Festung; die Ringmauer, um die sich ein Wassergraben zieht, ist mit sehr kunstreich gearbeiteten, vielfach durchbrochenen Zinnen geschmückt. Ein achteckiger Thurm erhebt sich über dem Thor, zu dem man auf einer massiven Steinbrücke gelangt. Gleich hier wird man von Bettlern belästigt, die gierig die Hand nach Gaben ausstrecken. Rechts und links erheben sich ältere Gebäude, die einstmals den eingeborenen Königen als Wohnung und Empfangsraum gedient haben sollen. In einem der Thürme ist eine Bibliothek untergebracht, deren werthvollste Schätze die Olas, Bücher aus Palmblättern, sind. Der Hauptanziehungspunkt aber ist der eigentliche Daladatempel, der den Zahn Buddhas birgt. Der aus weißen Steinen aufgeführte und mit rothen Ziegeln bedeckte Bau macht einen nichts weniger als erhebenden Eindruck, er hat sogar in der ganzen Anlage nicht einmal einen indischen Charakter; man merkt, daß der singhalesische König, der ihn errichtet hat, portugiesische Kriegsgefangene zum Bau verwandte. Auch die an der Thür aufgestellten Elephantenzähne und die vielen Schnitzereien und Malereien können den ersten Eindruck kaum verwischen. In einem fensterlosen Raume des oberen Stockwerkes wird das Heilig-

thum aufbewahrt. Eine ganze Reihe von Metallglocken, eine immer größer als die andere, so daß die nächste die vorhergehende verdeckt, entzieht den Zahn Buddhas, der in einer Lotosblume eingeschlossen ist, profanen Blicken. Es fehlt nie an Andächtigen, die bereit sind, Opfergaben vor ihm niederzulegen. Mächtige Fürsten haben ihm kostbare Schmuckgegenstände geweiht. Der Zahn wird nur an ganz besonderen Festen dem Volke gezeigt; Leute, die ihn gesehen haben, erzählen, er sei 3—4 Centimeter lang und aus Elfenbein gefertigt. Unwahrscheinlich ist es nicht, daß man es hier mit einem falschen Zahn zu thun hat, denn die Geschichte berichtet, daß der echte vor dreihundert Jahren den Portugiesen in die Hände gefallen und vom Erzbischof von Goa 1560 öffentlich verbrannt worden ist.

Sehr viel schöner als dieses buddhistische Heiligthum habe ich das moderne Kandy gefunden. Wie Nurelia, so gilt auch Kandy der reichen Welt Ceylons als Kurort; neben zahlreichen Indiern findet man hier auch Angehörige aller nur möglichen Nationen. Den Mittelpunkt des vornehmen europäischen Stadttheils bildet ein großer See, der künstlich durch die Anlage eines Dammes geschaffen ist. Rings um ihn ziehen sich parkähnliche Anlagen und darüber auf den Hügeln und Bergen erheben sich die Landhäuser. Erinnerten nicht die Palmen und andere Tropenpflanzen den Besucher daran, wo er sich befindet, so könnte man versucht sein, zu glauben, man weile in einem der anmuthigen Thäler Thüringens.

Die Vegetation in Kandy ist wunderbar; es gedeiht hier eigentlich Alles, nur viel üppiger und prächtiger, als man sonst irgendwo sehen kann. Alle nur denkbaren Früchte reifen unter der Sonne Ceylons; nur Aepfel, Birnen und Kirschen vermißt man. Findet man sie trotzdem auf der Tafel des Hotels, so kann man sicher sein, daß sie ebenso wie die Kartoffeln in Australien oder Amerika gewachsen

sind. Von dem Reichthum an Blumen auch nur ein annähernd erschöpfendes Bild zu geben, ist garnicht möglich. Erwähnenswerth aber ist die Kunstfertigkeit der Singhalesen, mit den Kindern Floras die Tische zu schmücken. In dieser Hinsicht könnten die Europäer noch Vieles lernen. Die eingeborenen Kellner in den Hotels streuen die entzückendsten kleinen Blümchen über die Farnkräuter aus, mit denen sie die Tafel schmücken. Uns zu Ehren hatten sie in Nurelia sogar Kornblumen verwendet.

Sehr lohnend ist auch ein Besuch des Botanischen Gartens in dem nahen Peradeniya, das leicht von Kandy aus mit Wagen zu erreichen ist. Die Einzelheiten seiner Schätze zu schildern, muß Berufeneren überlassen bleiben. Doch will ich wenigstens flüchtig der riesigen Gummibäume Erwähnung thun, die mit ihrer Krone eine Fläche von mehr als 50 Meter im Geviert beschatten, und deren Wurzeln schlangengleich weit über das Erdreich hinkriechen; der Riesenbambusgebüsche, deren Stämme, die in Gruppen von achtzig bis hundert zusammenstehen, eine Dicke von einem Meter und eine Höhe von mehr als 30 Metern erreichen, und des Orchideenhauses, das eine Sammlung dieser Pflanzen mit ihren ebenso bizarr geformten wie farbenprächtigen Blüthen enthält, wie sie wohl schwerlich irgendwo auf der Welt wiedergefunden wird.

Auch ein Gang durch das Viertel, das die Eingeborenen bewohnen, ist reizvoll. Aufgefallen ist mir der Auktionsschwindel, der hier in höchster Blüthe steht; die Ausrufer, die ihre Schundwaaren mit aufdringlichem Lärm feilbieten, erinnern an die vergangenen Zeiten des Berliner Mühlendamms. Eine hervorragende Bedeutung hat in Kandy der Edelsteinhandel. Es dürfte kaum eine andere Stadt geben, wo so viele Steine auf den Markt gebracht werden; ihre Fundstellen sind nicht weit von Kandy entfernt. Namentlich giebt es besonders schöne Saphire. Jeder Händler

hat stets eine Auswahl herrlicher Steine zur Hand; das Beste allerdings geht nach Indien, wo die eingeborenen Maharadschas darin einen großen Luxus treiben und sich gegenseitig durch einen Juwelenglanz zu übertreffen suchen, von dem wir uns gar keinen Begriff machen können.

Fünftes Kapitel.

Hinterindien.

Die Fahrt von Colombo nach Singapur machte ich mit einem Dampfer der französischen Messageries maritimes. Die vorzügliche Verpflegung, die trefflichen Weine, die guten Betten und die schnelle Reise waren Vorzüge, die nicht unterschätzt werden durften. Leider standen ihnen aber auch manche Nachtheile gegenüber, die gerade die Reisenden, die an die Ordnung auf den deutschen Dampfern gewöhnt sind, besonders unangenehm berühren. Vor Allem macht sich ein Mangel an Sauberkeit bemerkbar. Auch ist es gerade kein Vorzug, daß die Passagiere der ersten Klasse auf dasselbe Deck wie die der zweiten angewiesen sind, und daß schließlich sich auch die der dritten Klasse unverfroren darunter mischen. Ein Eigenthumsrecht an mitgebrachten Reisestühlen oder ein Nutzungsrecht an gemietheten wird von Niemandem geachtet, und ich konnte mit Sicherheit darauf zählen, daß, wenn ich von den Mahlzeiten wieder an Deck kam, nur das allerenergischste Auftreten es fertig brachte, daß mein Stuhl von irgend einem Anderen, in der Regel sogar von einem Mitgliede der schlechtesten Gesellschaft, die wir an Bord hatten, wieder freigegeben wurde. Die täglich mehrfache Wiederholung der Szenen, die sich dabei abspielten, hat jedenfalls nicht dazu

beigetragen, uns den Aufenthalt zu verschönern und einen guten Eindruck von der Autorität der Offiziere zu hinterlassen.

Zu einem nicht unerheblichen Theil machte die Gesellschaft, die mit uns fuhr, den Eindruck des Glücksritterthums. Zu Tische erschienen eigentlich nur Herren. Viele von ihnen entpuppten sich als französische Beamte, deren Passage erster Klasse nach den Kolonien die Regierung bezahlt hatte, und die für ihre Frauen Fahrkarten erster Klasse zu gut hielten, so daß diese an der Mahlzeit der Gatten nicht theilnehmen konnten, vielmehr auf den minderwerthigen Tisch der zweiten Kajüte angewiesen waren.

Bemerken muß ich noch, daß wir wenigen Deutschen an Bord für die französischen Passagiere eigentlich nicht existirten. Man ließ es, auch von Seiten der Schiffsoffiziere, nicht an der äußeren Achtung fehlen, aber man beschränkte sich geflissentlich auf das unumgänglich Nothwendigste im Verkehr. Ich habe den Eindruck gewonnen, daß jeder einzelne Franzose es absichtlich vermied, sich mit Einem von uns „Prussiens" in eine Unterhaltung einzulassen, lediglich aus Furcht, bei den anderen Patrioten anzustoßen.

War dies für uns Deutsche im Besonderen unangenehm, so wurde es gleichmäßig von allen Passagieren als schwerer Mißstand empfunden, daß keine Bibliothek an Bord war, aus der man sich Unterhaltungsstoff verschaffen konnte. Wer die außerordentliche Zuvorkommenheit der Stewards auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd oder der Hamburg-Amerika-Linie kennt, dem muß auch die schlechte Bedienung auf den französischen Schiffen auffallen. Die Reinigung von Leibwäsche bezeichnete mir mein Steward als unmöglich, und hätte sich nicht schließlich ein Matrose gegen sehr viel gute Worte und noch mehr klingende Münze

meiner erbarmt, so wäre ich thatsächlich in Verlegenheit gekommen. Auch sonst ist für die Reisenden nur höchst mangelhaft gesorgt. Vier Wannen ist Alles, was man den Passagieren der ersten und zweiten Klasse zur Verfügung stellt, vorausgesetzt, daß nicht Passagiere der dritten sich zu den Baderäumen über eine Hintertreppe Zugang verschafft haben und sie besetzt halten. Keine Musik, keine Spiele, keinerlei Unterhaltung giebt es, die die Einförmigkeit der Reise auf deutschen und mitunter auf englischen Schiffen so angenehm zu unterbrechen pflegen und mancherlei Kurzweil schaffen.

Eigentlich hatten wir nur ein einziges Mal eine Unterbrechung auf der ganzen Fahrt zu verzeichnen. Wir trafen unterwegs einen vom russischen Gouvernement gecharterten französischen Dampfer, der Kosacken und Ansiedler nach Wladiwostok und Port Arthur brachte. Die Begeisterung unter der Besatzung und der Mehrzahl unserer Reisegenossen war riesig groß. Unter lauten Hochrufen: „Vive la Russie!" und dem Schwenken von Tüchern und Mützen fuhren wir an dem Schiff vorbei. Der Transportdampfer sah prachtvoll malerisch aus. Anderthalb Tausend Menschen standen auf seinem Deck, theilweise in bunten Uniformen, laut schreiend und singend, zu uns herüber gestikulirend. Die Offiziere mit ihren Damen hatten sich auf den besonders sichtbaren Punkten aufgestellt, und wir hörten die Töne der Marseillaise über die Wogen des Ozeans zu uns herüber tönen. Wer die russisch-französischen Bundesbrüder aber einige Tage zuvor in Colombo, wo beide Schiffe vor Anker lagen, gesehen hatte, wie ich, der konnte sich wohl eines mitleidigen Lächelns über die Begeisterung hüben und drüben und das prächtige Arrangement der Vorbeifahrt nicht erwehren. Wenn die Franzosen sich in der Gesellschaft von Leuten wohl fühlen, die an der table d'hôte in Colombo die scharfen englischen Saucen so schmackhaft fanden, daß sie

sie einfach austranken und eine zweite Auflage verlangten, so können wir sie darum nicht beneiden. Es zeugt jedenfalls von einem hohen Grade von Selbstverleugnung, den sie ihrer Vaterlandsliebe bringen.

Alles nimmt auf dieser Welt ein Ende, und so endlich auch unsere Fahrt auf dem französischen Dampfer nach Singapur, das nach fünf Tagen glücklich erreicht wurde. An den beiden letzten Tagen vor unserer Ankunft hatten wir verschiedentlich Land in Sicht; zunächst die Nordküste Sumatras, deren Wälder uns das berühmte Sandelholz liefern, und die durch ihren Pfeffer wie trefflichen Tabak gleich bekannte Provinz Deli; später die Westküste der Halbinsel Malakka und die vielen ihr vorgelagerten bergigen Inseln und Inselchen.

Singapur hat für uns Deutsche in diesem Augenblick ein besonderes Interesse. Es zeigt, was Unternehmungsgeist und Ausdauer zu schaffen vermögen. Vor fünfundachtzig Jahren war die Insel an der Südspitze Indiens, auf der die Stadt liegt, ein elendes Räubernest, gefürchtet von jedem Schiffer, den der Weg vorüberführte. Als damals Großbritannien in Folge des Londoner Traktates Java an die Niederlande zurückgeben mußte, suchte es einen Ersatz für Batavia, das bis dahin allein den Handel und die Schifffahrt im Sunda-Archipel beherrscht hatte, und Sir Stamford Raffles, der englischer Gouverneur auf Java gewesen war, wählte die Insel Singapur, auf der mitten in der Wildniß ein elendes kleines Malaiendorf lag. Heute ist Singapur einer der Mittelpunkte des Welthandels geworden und hat das früher von den Engländern so heiß begehrte Batavia an Bedeutung längst überflügelt. Uebrigens weiß man in London ganz genau, daß England, sollte es eines Tages in einen Krieg verwickelt werden, gerade Singapur wird ernstlich vertheidigen müssen, da es keine seefahrende Nation giebt, für die der Platz nicht von dem allergrößten

Werth sein würde. Es sind daher dort selbst für großbritannische Weltmachts-Bestrebungen sehr bedeutende Fortifikationen angelegt worden. Natürlich hat die Mittel dazu nicht das Mutterland, sondern die Kolonie selbst aufzubringen gehabt und zwar indem sie dem Kriegsminister die sehr reichen Einnahmen ihres Opium-Monopols zur Verfügung stellen mußte. Man wird es den Engländern wünschen müssen, daß es sich im gegebenen Augenblick auf die Stärke ihrer Befestigungen wird verlassen können; die Truppen, die berufen sind, sie zu vertheidigen, haben auf mich keinen sehr vertrauenswürdigen Eindruck gemacht. Zufällig konnte ich einer Parade zu Ehren von Her Majesty's Geburtstag beiwohnen, als ich am 24. Mai zum ersten Mal Singapur berührte, wo die ganze Stadt den Tag festlich beging. Die Soldaten sahen schön aus; aber weder der Parademarsch, noch nachher das Salvenschießen legten von großer Disziplin Beweis ab. Jener war unglaublich, dieses noch schlimmer; aber es war noch nichts im Vergleich zu dem Abmarsch der Truppen, die ihren Weg durch die ganze, von Neugierigen außerordentlich belebte Stadt nehmen mußten. Ohne Tritt, vielfach mit umgehängtem Gewehr, ein Theil der Leute die brennende Pfeife im Mund, machten die Soldaten einen höchst traurigen Eindruck. Die den Engländern so wie so nicht sehr wohlgesinnte Bevölkerung muß von der Disziplin des englischen Heeres einen netten Begriff bekommen haben!

Trotz dieser militärischen Mängel hat sich indessen Singapur zu einem der großartigsten Handelsplätze des Weltverkehrs entwickelt. So zu sagen aus dem Nichts ist Gewaltiges geschaffen worden. Welchem Deutschen müßte angesichts solcher Erfolge nicht Kiautschou einfallen? Allerdings ist unsere neue Kolonie nicht an einer Verkehrsstraße gelegen, deren Bedeutung sich je mit der von Singapur vergleichen könnte. Aber das britische Beispiel zeigt uns doch deutlich

genug, daß zielbewußtes Streben und unablässiges Schaffen einem an günstiger Stelle gelegenen Platze trotz älterer Nachbarn schnell eine vorher ungeahnte Wichtigkeit sichern und den Weltverkehr an ihn fesseln können.

Singapur ist indessen nichts weniger als eine ausschließlich englische Stadt. Vielmehr spielen dort neben den Briten auch die deutschen Kaufleute eine hervorragende Rolle und genießen die größte Achtung, wenn auch ihre Erfolge von den Angehörigen anderer Nationen, ebenso wie auf Ceylon, augenscheinlich nur mit Neid betrachtet werden. Es giebt in Singapur eine ganze Reihe allererster deutscher Firmen, die alle Branchen in ihren Unternehmungen vereinigen und daher auch in alle Verhältnisse einen tiefen Einblick haben. Wesentlich beigetragen hat zu der Entwickelung des deutschen Einflusses die Pionierarbeit des Norddeutschen Lloyd, dessen enorme Verdienste um das Deutschthum man erst im Ausland zu würdigen Gelegenheit hat. Wenn von dieser und jener Seite im Reichstag gelegentlich die Subventionen, die die Gesellschaft von Reichswegen erhält, als zu hoch bezeichnet werden, oder an ihre Bewilligung kleinliche Bedingungen geknüpft werden sollen, so kann man nur bedauern, daß Niemand da ist, der einmal unparteiisch die Dinge aus eigener Anschauung schildern und an der Hand von selbst gemachten Erfahrungen den Gegnern klar machen kann, mit welch' schlecht verhehltem Mißbehagen Engländer, Franzosen und Holländer von der Thätigkeit des Lloyd sprechen, in dem sie mit Recht den Vorkämpfer deutschen Unternehmungsgeistes und deutscher Zuverlässigkeit erblicken. Daß auch in Singapur Agenten dieser großen Dampfergesellschaft, die Herren Behn, Meyer & Co., zu den Erfolgen des Lloyd und mittelbar des ganzen Deutschthums ihren ehrlichen Theil beitragen, versteht sich von selbst.

Das in Singapur engagirte deutsche Kapital ist bereits

sehr, sehr erheblich und es wächst zusehends. Gewissenhafte Vertreter können für die deutsche Industrie hier noch recht viel leisten, denn Hinterindien ist ein Gebiet, dem noch eine große Zukunft winkt. Aber es scheint mir doch dringend geboten, zur Vorsicht bei neuen Verbindungen zu rathen. Ich habe ebenso, wie später in Batavia und Bangkok, auch hier in Singapur ein außerordentlich gefährliches Gründungsfieber vorgefunden. Auf der ganzen malakkischen Halbinsel und auf allen Inseln geht man an die Erschließung der Mineralreichthümer. Zweifellos sind solche vorhanden; besonders giebt es neben anderen werthvollen Mineralien überall gutes Zinn. Leider aber hat sich die denkbar größte Gewissenlosigkeit schon bei der Vergebung der Konzessionen geltend gemacht. Die Gründer sind an der Arbeit; ihnen liegt natürlich an dem Unternehmen selbst gar nichts; sie wollen nur durch die Gründung verdienen. Ob die ihnen übertragenen Bergwerksrechte etwas werth sind und, wenn das der Fall ist, ob sie ausgebeutet werden oder nicht, das ist ihnen gleichgiltig, und leider finden sie sowohl in Batavia wie in Singapur Geschäftshäuser mit klingendem Namen, die sich ihrer faulen Gründung annehmen und sie auf den Markt werfen. Sache des deutschen Konsulats muß es da sein, aufmerksam dafür zu sorgen, daß durch derartige Unternehmungen das deutsche Kapital keinen Schaden erleidet. So gut wie von amtlicher Seite vor Schwindelfirmen in anderen Ländern gewarnt wird, sollte man auch den hinterindischen Verhältnissen rechtzeitig Aufmerksamkeit schenken, um großen Verlusten deutscher Kapitalisten vorzubeugen. Natürlich kann man sich in Deutschland nur auf die Berichte der Konsulate verlassen; deshalb ist zu wünschen, daß die Wahl der Konsuln stets nur auf sehr erfahrene, umsichtige und tüchtige Leute fällt, die für das allgemeine öffentliche Interesse genügend Verständniß haben. Nebenbei will ich bemerken, daß meiner Meinung nach tüchtige deutsche Geologen

hier ein Arbeitsfeld finden würden, das sich sehr lukrativ für sie gestalten müßte, und für dessen Bearbeitung dann auch wohl deutsches Kapital zu haben wäre.

Das Hinterland von Singapur, d. h. der südliche Theil der malakkischen Halbinsel, spielt heute keine große Rolle. Zunächst kommt das Sultanat Dschohor in Betracht, das von den acht malayischen Sultanaten der Halbinsel bei weitem das ärmste ist. Dschohor ist 9000 englische Quadratmeilen groß und zählt außerhalb der gleichnamigen Hauptstadt, die 20 000 Einwohner hat, nur 180 000 Bewohner, so daß durchschnittlich auf die Quadratmeile 20 Köpfe kommen. Das läßt schon einen Schluß auf die Kultur des Landes zu. Thatsächlich bedeckt den größten Theil noch unerforschter Urwald. Die Chinesen, denn fast nur aus solchen besteht die Bevölkerung, fangen indessen an, den Urwald zu roden und Pflanzungen anzulegen. Kaffee, Thee, Kakao und Sago gedeihen nach den bisherigen Erfahrungen vorzüglich und lassen die Aussicht auf die Zukunft nicht schlecht erscheinen. Aber so lange der jetzige Sultan, ein noch sehr junger Mann, der fast nur für sein Palais und seine Pferde Sinn hat, an der Regierung ist, ist nicht viel für Dschohor zu erwarten. Vielleicht finden aber die Engländer eines Tages einen Grund, warum das selbstständige Sultanat Dschohor englische Provinz werden muß, und dann darf man allerdings auf eine durchgreifende Aenderung der Verhältnisse rechnen. Dschohor würde in dem Falle natürlich nur die erste Station sein, dem die übrigen Sultanate der Halbinsel bald folgen dürften. Verlohnen würde sich eine solche Besitzausdehnung schon; in den Bergen werden Zinn, Eisen, Gold und andere Schätze gefunden, und dem Boden kann eine geregelte Kultur noch unermeßliche Reichthümer abgewinnen.

Singapur ist in noch viel höherem Grade als Colombo Erwerbsstadt. Kein Mensch denkt an etwas Anderes als

ans Geldverdienen, um eines Tages als „gemachter Mann" in die Heimath zurückkehren zu können. Abwechselung bietet daher die Stadt sehr wenig; selbst der Reisende, der sich nur einige Tage dort aufhält, findet verhältnißmäßig wenig Anregendes.

Je mehr man sich in der Stadt umsieht, desto mehr fällt einem das Vorherrschen des Chinesenthums auf. Die langbezopften Söhne des himmlischen Reiches haben einen feinen Spürsinn gezeigt, als sie sich in Singapur niederließen. Im Geschäftsleben spielen sie eine sehr einflußreiche Rolle, wenn auch die Europäer sie nicht als gesellschaftlich vollberechtigt gelten lassen wollen. Es giebt 130 große chinesische Firmen in der Stadt. Alle Gewerbe liegen ausschließlich in den Händen ihrer Landsleute, die meisten Kleinkaufleute sind ebenfalls Chinesen. Man findet sie in allen Geschäften und in den Banken als Angestellte, namentlich die Posten der Kassirer sind fast stets von ihnen besetzt.

Es giebt ein besonderes Chinesenviertel, dem natürlich auch wir einen Besuch abstatteten. Im fashionabelsten Speisehaus dieses Stadttheils konnte ich mir nicht versagen, auch meine ersten Entdeckungsreisen ins Gebiet der chinesischen Gourmandise zu machen. Haifischflossen, indische Vogelnester und ähnliche Dinge, die man auch bei uns schon kennt, sind hier an der Tagesordnung, aber es giebt noch manche andere Delikatessen. Wohl fünfzig fertige Gerichte, natürlich alle kalt, fand ich auf dem Buffet. Appetitlich sind sie auf Tellern und in Töpfen angerichtet; die scharfen Gewürze, mit denen sie zubereitet werden, geben ihnen etwas ungemein Aromatisches. Anfangs schien es mir ein schwerer Entschluß, die Sachen zu kosten. Aber auch hier ist nur der erste Schritt schwer, ich fand Manches recht genießbar und Einiges sogar vorzüglich. Die Chinesen neben mir hatten ihre helle Freude an den Erfahrungen, die ich mit ihrer Küche machte.

Ich habe es sehr bedauert, daß ich die freundliche Einladung eines der reichsten Chinesen der Stadt zum Diner anderweitiger Verpflichtungen halber nicht annehmen konnte. Es wäre von großem Interesse gewesen, mir auch darüber, wie man in chinesischen Familien ißt, ein eigenes Urtheil bilden zu können. Doch hoffte ich das später in China selbst nachholen zu können. Die Aufnahme, die ich bei dem Herrn fand, als ich ihm meinen Besuch machte, war geradezu glänzend und versprach sehr viel. Die Einrichtung des Hauses war ganz in europäischem Stile gehalten und selbst für verwöhnte Augen schön. Trotz alledem halten sich die Engländer ein für alle Mal die Chinesen im gesellschaftlichen Leben so fern, wie nur irgend möglich; daß sie über die reichste Dienerschaft verfügen und die elegantesten Equipagen halten, berechtigt sie allerdings noch lange nicht zu gesellschaftlicher Gleichberechtigung. Persönlich habe ich, wie gesagt, unangenehme Erfahrungen mit den Chinesen nicht gemacht. Aber ich muß zugeben, daß die Art, wie die meisten von ihnen z. B. auf dem Korso in Singapur auf Gummirädern mit reich livirter Dienerschaft dahin fuhren, wie sie in den Kissen ihres Landauers „hingegossen" lagen, auf mich den Eindruck unangenehmster Protzerei machte. Aufgefallen ist es mir übrigens, daß der Chinese auf solchen Ausfahrten nie von seiner Frau, sondern stets nur von seinen Kindern begleitet war.

Dagegen sah ich mehrere Japanerinnen auf dem Korso. Sie erschienen in Rickschas und machten einen reizenden Eindruck. In Singapur sind die Rickschas zweisitzig, es ist unerhört und nur möglich bei der unglaublichen, gewissenlosesten Ausbeutung, denen die Kulis auf Gnade und Ungnade preisgegeben sind. Für wenige Cents traben diese Leute bei glühendster Hitze im Schweiße ihres Angesichts dahin und ziehen das kleine Gefährt. In Ceylon waren die Rickschas doch wenigstens nur einsitzig. Wie man erzählt,

sollen in Batavia reiche Chinesen das Rickscha-Fuhrwerk durch Zahlung einer namhaften Summe an die Kulis sozusagen abgelöst haben; sie fürchteten — und wohl mit Recht — daß das Ansehen einer Nation, deren Angehörige sich einem niedrigen Gewerbe hingeben, das in der ganzen zivilisirten Welt nur mit Hilfe von Thieren betrieben wird, bei den andern nicht sehr groß sein könnte, und daß auch auf die Reichen etwas von der Verachtung abfällt, die dem Paria zu Theil wird, der den Rickscha ziehen muß. In Singapur steht dagegen der Rickschadienst vorläufig noch in der höchsten Blüthe. Wer sich keine Equipage halten kann, benutzt die leichten Gefährte gern zu den nachmittäglichen Korsofahrten.

Außerordentlich gepflegt wird in Singapur der Sport. Man sieht dort jede Art von Leibesübungen und Spielen, namentlich in den Nachmittagsstunden von 4 bis 6 Uhr. Amüsant ist übrigens, daß auch die Chinesen und Eingeborenen bereits hierin den Engländern Alles nachahmen. An allen Ecken und Enden stößt man auf chinesische Sportplätze und selbst vier- und fünfjährige chinesische Kinder habe ich beim Cricket beobachtet, das sie ganz nach den Regeln der Kunst zu spielen wußten. Wie überall, wo eine Sache im Uebermaß gepflegt wird, so ist auch dort der Sport in mancher Hinsicht ausgeartet. Ich habe namentlich auf den Spielplätzen des großen englischen Klubs ein Treiben gesehen, das ich nicht anders als rüde und abstoßend nennen kann. So z. B. beobachtete ich, wie ein Spieler einen solchen Schlag ins Gesicht erhielt, daß er besinnungslos zusammenbrach und ihm das Blut aus dem Munde floß. Die Mitspieler hielten zwar einen Augenblick inne, amüsirten sich aber über das Unglück, das ihrem Freunde zugestoßen war, und spielten wenige Minuten später so ruhig weiter, als ginge sie die ganze Sache garnichts an.

Ueberhaupt habe ich an dem Treiben der meisten jungen Europäer in Singapur wenig Gefallen gefunden. Sie leben

durchweg weit über ihre Einnahmen hinaus. Es mag sein, daß Klima und Verhältnisse dazu herausfordern. Der ewige Verkehr in den Klubs, deren es nicht weniger als neunzehn giebt, und die mit großem Komfort und riesigen Sportplätzen ausgestattet sind, erfordert natürlich manche Ausgabe. Außer den Klubs bietet aber Singapur thatsächlich den jungen Leuten so gut wie garnichts. Sein Botanischer Garten enthält zwar manches Schöne und Interessante, hat auch eine zoologische Abtheilung, in der die Fauna Malakkas gut vertreten ist, aber es fehlt dieser Anlage entschieden das Großartige, das ich in ähnlichen Instituten auf Ceylon und Java bewundert habe, und das auch den Laien auf die Dauer fesseln kann. An dem Leben und Treiben der Eingeborenen wird der Fremde, der sich vorübergehend einige Tage in Singapur aufhält, Manches bemerkenswerth finden; für den ansässigen Europäer aber verliert es natürlich schnell den Reiz. Kulturhistorisch ist gleichfalls in Singapur und seiner Umgebung nicht viel zu finden. Man ist daher mit den Sehenswürdigkeiten der Stadt schnell zu Ende.

Sehr schön und anregend war ein Ausflug, den wir nach dem nahen Dschohor auf dem hinterindischen Festland machten. Der Weg dorthin ist wohl das Entzückendste, das ich je gesehen habe. Unser Besuch Dschohors stand übrigens in sofern unter einem besonderen Glücksstern, als uns der Minister des Inneren des Sultanats selbst begleitete und führte. Wir hatten ihn auf der Ueberfahrt von Colombo nach Singapur kennen gelernt und folgten nunmehr seiner Einladung, mit ihm nach Dschohor zu gehen, mit großem Vergnügen. Zunächst ging die Fahrt etwa zwei Stunden weit durch eine prächtige Gegend. Rechts und links von der Straße zogen sich wundervolle Gärten mit den üppigsten und mannigfaltigsten Sträuchern und Blumen hin. Dann wieder faßten dichte Dschungeln den Weg ein. An einer

Stelle tummelten sich Affen, über deren Spiel wir uns köstlich amüsirten. In dem Dickicht soll es auch Tiger geben, wie uns unsere Führer erzählten; uns allerdings ist keines dieser Thiere begegnet, nach denen Singapur malayisch ihren Namen „Tigerstadt" erhalten hat. Wo so dichte Dschungeln stehen, sieht es natürlich mit den gesundheitlichen Verhältnissen nicht besonders aus; es wird noch viel Zeit und Arbeit kosten, bis die Sümpfe bewohnbar gemacht sind. Um den Verkehr von Singapur durch dieses Gebiet zu erleichtern, soll eine Eisenbahn gebaut werden. Eine Konzession zum Bau ist seit Jahr und Tag ertheilt, aber das Werk selbst ist noch nicht in Angriff genommen. Wer über keine Equipage verfügt, ist auf den zweimal täglich fahrenden Omnibus angewiesen.

Nach zwei Stunden Wegs war der Meeresarm erreicht, der die Insel, auf der Singapur liegt, vom Festland trennt. Die Ueberfahrt geschah auf einem Boot. Es soll ein kleiner Dampfer vorhanden sein, aber er befand sich gerade im Zustand der Betriebsunfähigkeit. Die Bootsfahrt dauerte eine halbe Stunde. An der gut gebauten Landungsstelle erwartete uns der Wagen des Ministers, mit dem wir nun den Weg nach Dschohor fortsetzten. Zunächst wurde an einem Rasthaus Halt gemacht. Dieses ist vom Sultan angelegt, sehr schön eingerichtet und bietet eine prachtvolle Aussicht auf die Umgebung. Eine Anzahl Zimmer stehen für den Gebrauch der Reisenden zur Verfügung. Im Fremdenbuch fanden wir auch den Namen des Prinzen Heinrich verzeichnet. Ein treffliches Frühstück, das unserer harrte, stärkte uns für die Anstrengungen der folgenden Stunden.

Der nächste Besuch galt dem Postamt. Wir versahen eine große Masse von Briefen an unsere Lieben und Freunde daheim, die wir in Singapur schon fertig gemacht hatten, mit den Postmarken des Sultanats und gaben sie dann auf,

in der Hoffnung, daß diese seltenen Werthzeichen den Empfängern eine besondere Freude bereiten würden. Unsere Frage, ob es auch Ansichtspostkarten von Dschohor gäbe, wurde verneint; so weit scheint also dieses neue Wahrzeichen europäischer Kultur noch nicht vorgedrungen zu sein. Eigentlich war es uns ganz recht, daß wir keine Postkarten erhielten, denn es hätte doch die Liebenswürdigkeit unseres hohen Führers etwas stark in Anspruch nehmen heißen, hätten wir sie noch ausfüllen und aufgeben wollen.

Nun ging es nach dem Hause des Ministers selbst. Es war uns doppelt interessant, dieses zu sehen, da ein Reisender nur selten Gelegenheit hat, das Haus vornehmer Eingeborener zu betreten. Wir wurden von den Enkeln, wirklich reizenden, schwarzäugigen, reich mit Schmuck gezierten, braunen Kinderchen begrüßt. Der Minister beschenkte uns mit einer ganzen Menge werthvoller Postmarken, die im Inlanddienst von Dschohor gebraucht waren, und gab uns sein Bild zum Andenken.

Zum Schluß bat er uns dringend, einen niedlichen kleinen Affen, der sich in seinem Garten befand, zum Andenken mitzunehmen. So gern wir auch unseren Lieben in der Heimath damit eine Freude bereitet hätten, mußten wir doch der weiten uns noch bevorstehenden Reise wegen dieses Geschenk ablehnen.

Weiter führte uns unser Wirth nach dem seiner Verwaltung unterstehenden Gefängniß. Da gerade Feiertag war, arbeiteten nur die Sträflinge, die das Wochenpensum nicht abgeliefert hatten. Es herrschte überall in der Anstalt eine geradezu bemerkenswerthe Sauberkeit. Die Gefangenen, von denen die Mehrzahl Chinesen waren, befanden sich zu dreien oder vieren in luftigen, nach vorn vergitterten Käfigen. Ketten, die um ihren Leib gehen und bis zu den Füßen reichen und an diese geschlossen sind, sollen sie an der Flucht hindern. Besonders schwere Verbrecher tragen noch ein

eisernes Dreieck, das unseren Triangeln gleicht, an den Füßen, so daß sie diese nicht schnell vor einander setzen können. In dem mit hohen Mauern umgebenen Hof des Gefängnisses befindet sich auch ein gut eingerichtetes Krankenhaus, sowie ein Tollhaus. Frauen habe ich unter den Sträflingen nicht bemerkt. Uebrigens kennt man neben der Freiheits- auch eine Todesstrafe in Dschohor; sie wird durch Erhängen auf einem öffentlichen Platz der Stadt vollzogen. Im letzten Jahr sind drei derartige Exekutionen vorgekommen, in Anbetracht der sehr geringen Bevölkerung des Sultanats eine verhältnißmäßig große Zahl.

Das Palais des Sultans ist ein hübscher Bau, umgeben von einem herrlichen Garten und mit entzückender Aussicht auf das Meer. Er ist ganz modern im auserlesensten europäischen Geschmack von einer deutschen Firma in Singapur (Katz Brothers) eingerichtet. Der Sultan, ein noch junger Mann, residirt selten hier; meistens ist er in Singapur, wo er einen weit prächtigeren Palast als in seiner Heimath Dschohor unterhält. Offenbar ist ihm das Leben hier zu einsam; er ist ein Lebemann, der zu mancherlei Extravaganzen geneigt ist. Er liebt den Sport und läßt auf den Rennen eine ganze Reihe von Pferden für seine Farbe kämpfen. Um seine Regierungsgeschäfte kümmert er sich anscheinend nicht mehr, als absolut nöthig ist. Zum Glück kann er sich auf eine Anzahl älterer, erfahrener Minister verlassen; sonst würde die Herrlichkeit wohl schon längst ein Ende erreicht haben, womit indessen keineswegs gesagt sein soll, daß nicht später einmal Großbritannien einen Grund findet, aus dem das Sultanat Dschohor und dessen nördliche Nachbarn, sieben andere unabhängige, kleine Sultanate, von der Landkarte verschwinden müssen, um einer englischen Kronkolonie Platz zu machen.

Auch den Neubau einer sehr großen Moschee, die auf der Höhe eines Berges, die ganze Umgegend beherrschend,

liegt, mußten wir besichtigen. Vier Minarets schmücken das stolze Bauwerk, das allen Mohamedanern der unabhängigen Sultanate zugleich Raum gewähren wird. Die Moschee war im letzten Sommer so weit fertig, daß man „hoffte", die Eröffnung im Winter vornehmen zu können. Auch ihre Einrichtung wird von der schon erwähnten deutschen Firma geliefert.

Ein gutes Diner im Rasthause machte den Schluß unseres Besuches in Dschohor. Mit dem Ausdruck größten Dankes verabschiedeten wir uns dann von dem Minister, der die Honneurs von Dschohor gemacht und uns mit berechtigtem Lokalpatriotismus dessen Sehenswürdigkeiten gezeigt hatte. Die Rückfahrt über den Meeresarm ging glücklich von Statten, obwohl die Wellen, von einer leichten Brise gepeitscht, eine für unseren Kahn schon recht erhebliche Größe angenommen hatten. Die daran sich schließende Wagenfahrt nach Singapur war ebenso entzückend schön unter den Strahlen der prächtig sinkenden Sonne, wie sie es im Lichte des aufbrechenden Morgens in der Frühe gewesen war.

Es galt jetzt, Alles zur Weiterreise vorzubereiten. Dabei gab es noch allerlei kleine Verdrießlichkeiten, denn die Hotelbedienten sprachen mit wenigen Ausnahmen nichts als chinesisch. Das ist trotz der sonstigen Vorzüglichkeit der großen Singapurer Gasthäuser, wie Raffels Hotel, Hotel de l'Europe oder Hotel Adelphi, geradezu eine Plage; bisher habe ich sonst noch nirgendwo an einem Mittelpunkt des Weltverkehrs ein Hotel gefunden, in dem man nicht wenigstens mit Englisch auskäme. Nur in Singapur ist die Bedienung ausschließlich chinesisch, und dabei sind die Kerle oft so dumm, daß man verzweifelt.

Dagegen habe ich dort die chinesischen Schneider und Wäscher aufrichtig schätzen gelernt; sie liefern nicht nur gute, sondern auch billige Arbeit. Ein Europäer, der in die Tropen gehen will, sollte sich überhaupt nur in den Tropen aus-

rüsten lassen; schon in Colombo war mir neben der Billigkeit der Gegenstände aufgefallen, daß sie den praktischen Bedürfnissen besser gerecht wurden, als unsere Sachen. Was ich z. B. an weißen Anzügen aus Berlin mitgebracht hatte, erwies sich sehr bald als unzweckmäßig; es fehlten genügend Taschen, die angenähten Knöpfe hielten sich in der Wäsche nicht u. s. w.; dabei hatte jeder Anzug 24 Mark gekostet; in Singapur kosten sehr gute, praktische weiße Anzüge 2½ mexikanische Dollars, also 5 Mark, gestreifte 4 Doll. oder 8 Mark. Auch der Waschlohn ist billig; jedes Stück kostet 5 Cent = 10 Pfennig; nur muß man sehr genau darauf achten, daß man Alles und das Richtige wiedererhält.

Im Allgemeinen ist das Leben in den Hotels überhaupt nicht theuer. Man zahlt in Singapur 8—10 Mark pro Tag und erhält dafür außer dem Zimmer Morgens um 6 Uhr Kaffee oder Thee; um 8½ Uhr großes Frühstück, um 1 Uhr ein sehr umfangreiches „Tiffin", um 4 Uhr Nachmittags Thee und um 7 Uhr Abends ein vorzügliches Diner. Dazu hat man so viele Bäder frei, wie man wünscht; Wannen giebt es allerdings nicht, man übergießt sich selbst. Trinkgelder sind so gut wie unbekannt; wo sie gegeben werden, halten sie sich in bescheidenen Grenzen. Besonders erwähnenswerth schien mir auch in Singapur wieder die Mannigfaltigkeit und Vorzüglichkeit der Früchte, die bei den Mahlzeiten geboten wurden; Papaja, Ananas, Mangustin, Pompelmuß und Bananen gab es täglich auf der Tafel.

Der Aufenthalt in Singapur war nicht lange bemessen gewesen, aber vollkommen ausreichend, um das zu besichtigen und zu studiren, was von Interesse ist.

Sechstes Kapitel.

Mynheers Inseln.

Der Zusammenbruch der spanischen Kolonialwirthschaft, der lediglich dem Bestreben eines kleinen Mutterlandes zuzuschreiben ist, sich an den Schätzen großer Ländergebiete zu sättigen, ohne diese dann durch die Mittel einer höheren Kultur empor zu heben, lenkt in diesem Augenblick die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Zustände auch in anderen Kolonialländern. Die beiden Nationen, die schon vor Jahrhunderten in die Fußstapfen der romanischen Völker getreten sind und deshalb auf eine reiche koloniale Vergangenheit zurück zu blicken vermögen, sind England und Holland. Die Art und Weise, wie die Briten ihre Ziele auf diesem Gebiete von Anfang an verfolgt haben, hat sie jene Größe der geschichtlichen Auffassung gewinnen lassen, die die Grundlage einer weltumspannenden Politik geworden ist. Der Verlust großer kolonialer Gebiete, die im Laufe der Zeiten ihre Unabhängigkeit vom englischen Mutterlande erkämpft haben, hat in dem wirthschaftlichen Verhältnisse zu letzterem so wenig geändert, daß dieses trotz der Befreiungskriege noch heute mit ihnen in engster Verbindung steht. Das hat der britischen Kolonialpolitik dauernde Erfolge gesichert.

Die Niederlande haben versucht, einen ähnlichen Weg wie Großbritannien einzuschlagen, auch sie haben sich weniger

durch die Gewalt der Waffen als durch geistige Ueberlegenheit Kolonialgebiete erworben. Wo sie zuerst als geduldete Gäste erschienen, waren sie bald die Privilegirten und nicht viel später die Gebieter. Die niederländische Kolonialpolitik hat im südöstlichen Asien große Erfolge erzielt, und sie scheint in diesem Augenblicke, da ihrer auf dem Gebiete der kolonialen Wirthschaftspolitik neue Aufgaben harren, mit großer Umsicht die Fehler früherer Zeiten vermeiden und mit kluger Energie sich das erhalten zu wollen, was Holland heute noch gehört.

Das ist wenigstens meine Auffassung von der neuerlichen Entwickelung der holländischen Kolonialpolitik, nachdem ich mich auf einem Abstecher nach Java und Sumatra durch Augenschein von den Verhältnissen in diesen wichtigsten Theilen des niederländischen Kolonialreiches überzeugt habe.

An Reisegelegenheit von Singapur nach Batavia fehlt es nicht. Die verschiedensten Dampferlinien unterhalten regelmäßige Verbindungen nach Java.

Auch die von Singapur nach Neu-Guinea laufenden Dampfer des Norddeutschen Lloyd legen in Batavia an. Wie ich höre, fängt diese Linie jetzt an, sich zu rentiren; sie läuft außer Batavia auch Samarang auf Java an, ferner Makassar auf Celebes, die zu den Molukken gehörige Insel Amboina, die Stadt Banda auf der Bandainsel Neira, dann Berlinhafen, Tamara Seleo, Friedrich Wilhelm-Hafen, Erima, Stephansort, Finschhafen mit Simbang, um Neu-Pommern herum Herbertshöhe und Ralun Matupi, wo gegenwärtig die „Möve" liegt, Mioko auf Neu-Lauenburg und schließlich noch Neu-Mecklenburg. Namentlich nach den zuerst genannten holländischen Plätzen fehlt es nie an Fracht. Aber nach Allem, was ich erfahren habe, ist es dringend geboten, daß der Norddeutsche Lloyd seinen Dienst nach Australien vollständig reorganisirt, will er nicht eines Tages von den Engländern und Franzosen ganz an die Wand

gedrückt werden. Ein zweimonatlicher Verkehr nach Neu-Guinea mag für absehbare Zeit noch dem Bedürfniß entsprechen; aber eine Vermehrung der Fahrten nach den Molukken muß nothwendiger Weise baldigst eintreten; das Mindeste wäre eine Verdoppelung der Tour, also Einführung von vierwöchentlichen Fahrten. Gerade der gegenwärtige Augenblick scheint für eine solche Neuregelung des Verkehrs sehr günstig. Kaufleute wie Pflanzer sind mit den holländischen Linien wenig zufrieden, da deren Tarife viel zu hoch sind; sowohl der Passage- wie der Frachtverkehr nach den Küstenorten auf Sumatra und den Molukken würde hier ein ausgezeichnetes Thätigkeitsfeld eröffnen; es ist sogar nicht ausgeschlossen, daß ein geschickter Agent den deutschen Schiffen durch Verträge dauernd Fracht im Voraus garantiren kann. Welcher Beliebtheit sich auch hier der Norddeutsche Lloyd erfreut, geht schon daraus hervor, daß die holländischen Beamten seine Schiffe mit Vorliebe benutzen.

Die Besatzung der Schiffe in diesen Gewässern besteht zum Theil aus Farbigen, Malayen und Neu-Pommern-Leuten. Von Letzteren habe ich prächtige tätowirte Gestalten gesehen. Die Leute bewähren sich auch so gut, daß wir anfangen können, auf diese unsere „Deutschen Brüder“ stolz zu sein. Das Heizerpersonal ebenso wie die Bedienung besteht ganz aus Chinesen. Für die europäischen Offiziere ist der Dienst auf diesen Schiffen ungemein schwer; das Klima stellt an die Leistungsfähigkeit der Leute die allergrößten Anforderungen, namentlich in den Gewässern von Neu-Guinea, das seiner bösartigen Fieber wegen sehr gefürchtet ist.

Dazu kommt, daß die Arbeit, die mit dem Anlaufen vieler Häfen verbunden ist, hier sich ganz besonders häuft. Die Offiziere wie Mannschaften sind eigentlich ununterbrochen im Dienst. Schließlich ist noch zu berücksichtigen, daß die Fahrt fortwährend durch Inselgruppen geht und

schon aus diesem Grunde eine ganz besondere Aufmerksamkeit erfordert.

Selbst der Zahlmeister, dem sonst wenigstens auf hoher See etwas weniger Arbeit beschieden ist, wird hier zu außerordentlichen Leistungen angehalten. Er empfängt in Singapur die unsortirte Post, muß diese während der Fahrt sortiren und zur Ablieferung bereit machen. Die Arbeit allein ist thatsächlich so umfangreich, daß sie einen Postbeamten vollauf beschäftigen würde. Die Europäer halten einen solchen Dienst höchstens ein Jahr aus und müssen daher alljährlich abgelöst werden. Um so höher muß es anerkannt werden, wenn unter diesen schwierigen Verhältnissen und bei einem so erschlaffenden Klima bei den Offizieren noch reger Sinn für Land und Leute zu finden ist, wie ich ihn auf dem Lloyddampfer „Stettin" gefunden habe. Auf diesem Schiffe habe ich herrliche ethnologische Sammlungen gefunden; besonders der Schiffsarzt hatte es verstanden, seine freie Zeit mit nutzbringenden Forschungen auszufüllen. Virchow muß seine helle Freude daran haben, wenn er von diesem jungen Kollegen eines Tages eine Sammlung der kostbarsten und seltensten Schädel erhalten wird. Ich wurde von allen Seiten auf das Freigebigste beschenkt; um eine Reihe herrlicher Waffenstücke habe ich meine Sammlung vermehren können.

Auf dem Dampfer traf ich zwei Herren, die auf den hinterindischen Inselgruppen viele Jahre gelebt hatten. Sie waren wandelnde Lexika; über Alles waren sie im Stande, Auskunft zu ertheilen. Solche Kräfte sollte man sich in Deutschland gewöhnen, im Interesse unseres Handels, unserer Industrien, unserer Wissenschaft und auch unserer Kolonialverwaltung auszubeuten. Auf dem Kolonialamt würde man durch sie manchen werthvollen Wink erhalten können. So erzählten die Herren mir u. A.: in früheren Jahren seien vielfach Kulis nach Neu-Guinea gebracht worden; aber man

hätte das jetzt verbieten müssen, weil die Deutschen — sie nicht zu behandeln verständen. Zunächst fehle den Deutschen die Kenntniß des Malayischen; dann sei es ganz falsch, die Kulis mit Strenge allein regieren zu wollen.

Bei der anregenden Unterhaltung, die ich auf diese Weise an Bord des Schiffes fand, verging mir die Fahrt fast zu schnell. Auch sonst bot diese gar manche Abwechslung; nur auf kurze Zeit verloren wir das Land ganz aus dem Gesicht; eigentlich ununterbrochen sahen wir mehr oder weniger bergige Landschaften aus den Fluthen emporsteigen; jetzt war es ein kleines Eiland, nun wieder die Küste Sumatras oder Bankas.

Einige Stunden, bevor wir letztere in Sicht bekamen, hatten wir den Aequator überschritten. Daß dieser denkwürdige Augenblick nicht ohne die üblichen Zeremonien vorüberging, braucht kaum gesagt zu werden.

Die erste Bekanntschaft mit den holländischen Behörden machten wir schon fünf Stunden vor unserer Landung. Ein Polizeiboot war uns entgegen gekommen und durchsuchte das ganze Schiff nach Opium. Die Holländer sind eifrig bemüht, die Opiumplage von ihren Kolonieen fernzuhalten. Trotzdem trafen wir im Hafen überall Chinesen, denen man die Spuren des Opiumgenusses sofort ansah; überhaupt ist das Opiumrauchen leider weit verbreitet, selbst bei Kindern.

Der Dampfer ging übrigens nicht nach Batavia selbst, dessen offene Rhede den Anforderungen der modernen Schifffahrt nicht mehr entspricht, sondern nach dem Hafenort Tandjong Priok, der vor mehreren Jahren angelegt worden ist. Eine kurze Eisenbahnfahrt brachte uns nach der etwa eine deutsche Meile weiter nach Westen gelegenen Stadt.

Links von uns breitete sich die blaue See aus, rechts ein weites Flachland, das im Süden von hohen Bergmassen abgeschnitten wird, aus dem sich die Kegel der einzelnen

Vulkane hoch emporheben, jener Berge, die schon so oft Feuer und Asche über die fruchtbaren Thäler gestreut und im Laufe weniger Minuten vernichtet haben, was menschliche Kraft und menschliche Kunst in Jahren gebaut und geschaffen hatten.

Sehr belästigt wurden wir zuerst in Batavia von der Nachthitze. Beim Passiren des Aequators hatten wir keine übermäßige Temperatur gehabt; wir wurden daher durch den hohen Thermometerstand auf der Insel doppelt unangenehm berührt. Nebenbei möchte ich bemerken, daß die Dunkelheit hier fast ganz unvermittelt sofort nach sechs Uhr Abends eintritt, ebenso wie kurz vor sechs Uhr Morgens nach recht finsterer Nacht fast ohne jegliche Dämmerung die Sonne aufgeht. Die hohe Temperatur hat übrigens auf Java eine geradezu unglaubliche Ungenirtheit der Toilette sowohl bei Damen wie bei Herren zur Folge. Ich hatte mich schon an Bord des Dampfers über das Kostüm gewundert, in dem die Damen — meistens Holländerinnen — am Morgen erschienen und bis zur Hauptmahlzeit Nachmittags blieben. Ich müßte es nach deutschen Begriffen ein Négligé nennen, in dem eine Dame ihr Schlafzimmer kaum verlassen würde. Ein um die Hüften gebundener, bis zu den Knöcheln reichender bunter Kattunrock, der die Schönheit oder Unschönheit der Formen in der denkbar schärfsten Plastik hervortreten läßt, und darüber eine dünne weiße Nachtjacke, das ist Alles, was zum Morgenkostüm gehört. Auch auf Java selbst, und zwar in den Hotels wie in Privatwohnungen, wird diese Tracht von den Damen stets benutzt. Nur des Abends verlangt man auch in Batavia für die Kleidung die strengen Formen des Gesellschaftsmäßigen.

Batavia ist schon so häufig beschrieben worden, daß ich mich bei einer Schilderung der Stadt nicht aufzuhalten brauche. Es ist außerdem geradezu unmöglich, die stimmungs-

volle Vornehmheit in Worte zu fassen, die besonders den Stadtvierteln, welche die Wohnhäuser der Europäer umfassen, eigen ist. Man muß das wunderbare Weltevreden, oder die herrliche Gartenstadt Buitzenzorg selbst durchwandelt haben, um sich von dem Reichthum, der auf Java herrscht, auch nur annähernd einen Begriff machen zu können. Es ist etwas unsagbar Schönes und Vornehmes um die prächtigen, schneeweißen Villen mit ihren breiten, terrassenartigen Zugängen in den üppigen, grünenden und blühenden Gärten, in denen nach des Tages Last und Mühe der Europäer Erholung sucht und findet. Nicht nur die Natur hat sie mit verschwenderischer Fülle ausgestattet, sondern auch die Kunst mit allem Komfort; dabei ist aber doch Alles in hervorragendem Maße dem Klima angepaßt. Namentlich der Stadttheil Weltevreden mit seinen öffentlichen Plätzen, stattlichen Regierungsbauten, thurmgeschmückten Kirchen und vielfachen Monumenten macht einen unvergeßlichen Eindruck. Rings um die europäischen Viertel liegen die Hütten der Eingeborenen und der Chinesen, meist zwischen großen Bäumen versteckt und ihrerseits wieder umgeben von wogenden smaragdgrünen Reisfeldern.

Längst hat man die Altstadt Batavias darauf beschränkt, das Geschäftsviertel zu sein, in dessen Lagern und Komptoiren man sich auch nicht einen Augenblick länger aufhält, als dringend geboten ist. War Batavia daher früher als ein „Grab der Europäer" berüchtigt, so ist es längst schon die „Königin des Ostens" geworden. Dabei herrscht in allen europäischen Häusern große Gastfreundschaft; in den verschiedensten holländischen Familien sowohl in der Stadt wie auf den Plantagen habe ich eine reizende Aufnahme gefunden. Dieses Entgegenkommen der Ansässigen wird vom Reisenden um so höher geschätzt, als der Aufenthalt in den Hotels auf Java weniger angenehm ist. Im Innern ist man fast ganz und gar auf den guten Willen



Reisbau auf Java.

der malayischen Bedienung angewiesen, deren Sprache der Reisende nur in den seltensten Fällen beherrscht; ich habe mehrfach das Gefühl gehabt, als betrachte es der Besitzer des Hotels geradezu für eine Gnade, wenn er — natürlich gegen sehr hohe Bezahlung — den Aufenthalt in seinem Hause gestattet. Auch in Batavia habe ich nicht gefunden, daß das in den Hotels Gebotene in angemessenem Verhältniß zu den sehr hohen Preisen steht und berechtigten Forderungen entspricht. Namentlich läßt die Tafel viel zu wünschen übrig; so z. B. entspricht es meiner Meinung nach nicht einmal bescheidenen Erwartungen, wenn man nach der Reistafel um 1 Uhr, die für Europäer kaum ein besonderer Genuß genannt werden kann, bis 8 Uhr Abends keinerlei Erfrischung erhält. Das aber, was nach vielem Warten endlich als Diner servirt wurde, erwies sich als so mäßig, daß ich es nicht einmal einem Hotel zweiten Ranges in Deutschland seinen Gästen vorzusetzen rathen würde.

Eine noch größere Plage ist das massenhafte falsche Geld, das angeblich aus Singapur stammt, und mit dem der Fremde unter Umständen recht kostspielige Erfahrungen machen kann. Die Währungsverhältnisse sind sonst in Java dieselben wie in Holland, nur giebt es kleinere Münzen, die besonders für die Kolonien geprägt werden. Zur Ausgabe von Papiergeld ist außerdem noch die unter Regierungsaufsicht stehende „Java-Bank" ermächtigt. Nachgemacht werden aber nicht die Scheine, sondern die geprägten Münzen. Jeder Inder wirft, ehe er eine Münze annimmt, diese erst auf einen Stein. Am Klang erkennt er die falschen und von solchen findet er unter zehn ihm gegebenen Stücken sicher mehrere. Selbst an den Kassen der Staatsbahnen habe ich durch chinesische Kassirer falsches Geld erhalten. Das sind Zustände, die einfach unerhört sind und Einem das Reisen sehr verleiden können.

Doch Unannehmlichkeiten und Unbequemlichkeiten muß schließlich Jeder erwarten, der auf Reisen geht, und so wäre es ungerecht, wollte ich mich nicht über die kleinen Widrigkeiten hinwegsetzen, die mir vorgekommen sind.

Selbstverständlich konnte mir nicht daran gelegen sein, mich mit meinem Besuch Javas auf Batavia zu beschränken. In Batavia findet man ein solches Gemisch von indischem, malayischem, chinesischem und europäischem Leben, daß man dort den wahren Typus Javas gar nicht gewahr wird. Wollte ich diesen kennen lernen, wurde ein Ausflug in das Innere der Insel ebenso nothwendig, wie er es auf Ceylon gewesen war. Die Gelegenheit zum Reisen ist auf Java nicht schlecht. Fast alle Hauptplätze sind durch Eisenbahnen mit einander verbunden.

Die Insel Java, die etwa 950 km lang ist bei einer durchschnittlichen Breite von 140 km, besitzt ein Eisenbahnsystem von rund 1700 km; es kommen also auf etwa 75 qkm je 1 km Bahn. Die Bahnen durchziehen die ganze Insel, und man kann bereits heute auf ihnen alle wichtigeren Plätze erreichen. Dabei wird an einer weiteren Ausbreitung wie an einem Ausbau des Systems unablässig gearbeitet. Die natürlichen Schwierigkeiten, die das bergige Land der Anlage von Bahnen entgegensetzte, sind in geradezu bewundernswerther Weise überwunden worden; die Schienenstränge ziehen sich von einem Thal in das andere, und namentlich im Osten der Insel müssen sie viele Windungen und Umwege machen, um sich um die vielen Vulkane herumzuziehen, die ihnen die gerade Straße mit ihren felsigen Massen versperren.

Die Hauptlinien, etwa 1100 km, gehören dem Staat, der aus ihnen einen Nutzen von rund sechs Prozent im Jahre zieht. Die übrigen großen Bahnen sind im Besitz von Privatgesellschaften, denen auch die zahlreichen kleinen Lokalbahnen gehören, die Stoom-Tramwagen genannt

werden. Diese letzteren haben sich so sehr für das Bedürfniß der Pflanzer bewährt, daß ihr Ausbau stetig und schnell zunimmt. Uebrigens sind bisher alle Linien eingleisig.

Interessant ist, daß die erste auf Java gebaute Bahn, die von Samarang über Surakarta nach Dschodschakarta, die Hauptstädte der beiden einzigen javanischen Fürsten verbindet, die noch heute unabhängig sind. Diese Bahn vermittelt ungefähr in der Mitte der Insel den Verkehr von der Nord- nach der Südküste und ist strategisch von großer Bedeutung. Sie ist von einer Privatgesellschaft gebaut und die einzige auf der Insel, die die volle, in Europa gebräuchliche Spurweite hat. Alle übrigen Bahnen, auch die Lokalbahnen auf Java, haben nur eine Spurweite von 1,067 Metern. Die durch diese Verschiedenheit entstehenden Schwierigkeiten und Umständlichkeiten im Verkehr, namentlich infolge von Umladungen, sind so beträchtlich, daß die holländische Regierung sich bereit erklärt hat, die Kosten eines neuen Schienenstranges auf der einen Hälfte, der Strecke Surakarta—Dschodschakarta, selbst zu tragen. Die Arbeiten sind bereits in Angriff genommen. Es wird, um einen Anschluß an die Staatsbahnen herzustellen, zu den beiden in Normalspurweite von einander getrennten Schienen jetzt noch eine dritte so gelegt, daß sie mit einer der alten Schienen zusammen ein Geleise von 1,067 Meter bildet, mithin später sowohl die alten Wagen der Gesellschaft wie die der Staatsbahnen auf der Bahn von Samarang nach Dschodschakarta laufen können.

Der Verkehr auf den javanischen Eisenbahnen ist ziemlich lebhaft. Der Personentarif für die beiden ersten Klassen ist hoch, sodaß nur reiche oder wohlhabende Leute sie benutzen können. Dagegen ist der Fahrpreis III. Klasse verhältnißmäßig billig, was erheblich dazu beigetragen hat, daß die Eingeborenen die Eisenbahn sehr viel benutzen. Auf der Strecke Batavia—Tandjoeng—Priok (dem neuen Hafen

von Batavia) verkehrt in sogenannten Kulizügen noch eine vierte Klasse. Die Frachtraten sind nach unseren Begriffen nicht niedrig, werden aber von den Pflanzern, denen der Transport von Zucker und Kaffee auf den Landstraßen noch viel theurer zu stehen kommen würde, trotzdem willig bezahlt.

Das Betriebsmaterial der Bahnen ist meist deutschen Ursprungs; die Mehrzahl der Lokomotiven dürfte von Hartmann in Chemnitz hergestellt sein. Auch Krupp in Essen ist an den Lieferungen betheiligt. Neuerdings sind indessen mit englischem Material ebenfalls Versuche angestellt; ob dieses im Stande sein wird, in Zukunft das deutsche Material aus dem Felde zu schlagen, muß abgewartet werden. Zur Heizung bedienen sich die Bahnen auf Java, ähnlich wie einige hinterindische Dampfergesellschaften, der auf Sumatra gewonnenen Kohle, die indessen den großen Nachtheil hat, sehr stark zu rußen und besonders konstruirte Roste erfordert. Der starke Ruß wird namentlich auf den Berglinien, wo für jeden Zug zwei Lokomotiven, eine zum Ziehen und eine zum Schieben, nöthig sind, auch für die Reisenden zu einer bösen Plage.

Die Personenzüge verkehren auf den javanischen Bahnen ausschließlich am Tage; die in Europa so beliebten Nachtzüge kennt man nicht. Auch der Güterverkehr ist im Wesentlichen auf den Tag beschränkt. Zur Erntezeit allerdings vermag das eine Geleise, über das jede Linie bisher nur verfügt, den gesteigerten Ansprüchen nicht mehr gerecht zu werden. Namentlich wenn der Zucker und der Kaffee des Transportes harren, läßt sich ein Nachtdienst nicht umgehen. Bei der absoluten Finsterniß, die von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens herrscht, ist ein solcher natürlich mit mancherlei Unbequemlichkeiten verbunden.

Der Dienst auf den Eisenbahnen liegt durchweg in den Händen von Eingeborenen, die man in allen Stellungen

findet. Nur die höheren Beamten der Bahnen sind Europäer.

Für den ersten Tag sollte unsere Fahrt nur nach Buitenzorg gehen. Die Ebene mit ihren Reisfeldern, durch die sich lange, schnurgerade Bewässerungskanäle ziehen, lag bald hinter uns. Durch Hügelland und bald zwischen höher aufsteigenden Bergen eilt der Zug weiter. Dichte Bambusgebüsche werden auf beiden Seiten sichtbar. Eine Brücke führt uns über einen malerischen Bergfluß, der brausend und schäumend über Steinmassen und umgestürzte Baumriesen thalwärts eilt, während in dem dichten Gebüsch an seinen Ufern langhornige Stiere Labung suchen. Kaffeeplantagen werden durchquert, bald auch Ananaspflanzungen. Vor uns steigt immer majestätischer der Krater des Gunong Salak in die Wolken empor. Nach etwa anderthalbstündiger Fahrt ist Buitenzorg erreicht.

Die Stadt ist der Erholungsort für die Batavier und hat für die holländische Verwaltung insofern eine große Bedeutung, als sie der Sitz des Generalgouverneurs von Java ist. Sein säulengeschmückter Palast liegt mitten in einem botanischen Garten, der vielleicht der erste der Welt ist; wird er von ähnlichen Anlagen, z. B. dem von Peradenina auf Ceylon, in Bezug auf landschaftliche Schönheit erreicht, so übertrifft er, was den wissenschaftlichen Werth anlangt, zweifelsohne auch diesen bei Weitem. Seine Laboratorien und Stationen, die unter der bewährten Leitung des Direktors Treub stehen, sind eine Schule für die ganze Welt geworden. Die Anordnung der Pflanzen ist streng nach Familien getroffen, und man kann sich von seiner Ausdehnung einen Begriff machen, wenn man bedenkt, daß allein siebentausend Spezies Holzarten vorhanden sind, und einen Theil des Gartens ein Stück Urwald bildet, den nur ganz enge Fußpfade durchziehen, so daß in seinem Schatten Untersuchungen gemacht werden können, die sonst nur unter

den allerschwierigsten Umständen in freier Natur auszuführen wären. Von besonderer Schönheit sind in dem Garten einzelne alte Exemplare mächtiger Gummibäume, sowie Gebüsche von meterdickem Bambusrohr, dessen Kronen weit auf zum Himmel ragen.

Interessant war mir auch ein Ausflug von Buitenzorg aus auf eine benachbarte Kaffeeplantage. Der Empfehlungsbrief eines liebenswürdigen Kaufmanns in Batavia sicherte mir eine ungemein zuvorkommende Aufnahme durch den Besitzer, Herrn v. Motmann. Seine Pflanzung ist eine wirkliche Musterplantage. Rationelle Zucht, peinliche Sauberkeit und geschickte Wasserausnutzung haben sie anerkanntermaßen zur ersten Plantage Javas gemacht. Auch der jetzige Kaiser von Rußland besuchte als Czarewitsch auf seiner Weltreise diese schon damals berühmte Anlage. Ursprünglich hatte Herr von Motmann Zucker gepflanzt, dann Thee; jetzt baut er Kaffee, läßt dazwischen aber auch noch Thee stehen. Da seine Plantage sehr niedrig liegt, war er auf Liberia-Kaffee angewiesen, der aber vorzüglich gedeiht. Die Haupternte des Kaffees, dessen Kultur übrigens große Aufmerksamkeit und Mühe erfordert, ist in den Monaten Juni, Juli und August; doch bringen die Bäume in den anderen Monaten ebenfalls kleine Erträge.

Sind auch gegenwärtig in Folge der niedrigen Preise die Kaffeeplantagen auf der ganzen Welt weniger lukrativ, als sie es früher waren, so weisen die Plantagen auf Java doch verhältnißmäßig noch immer sehr hohe Erträge auf. Nicht wenig hat dazu beigetragen, daß man sowohl dem Kaffeeschimmel wie dem Kaffeewurm, die so häufig die Pflanzungen angreifen und nicht selten schon ausgedehnte Kulturen zum Theil oder vollständig vernichtet haben, rechtzeitig und mit gehörigem Nachdruck entgegengetreten ist. Die Verwüstungen auf Java durch Schimmel und Wurm haben sich daher in engen Grenzen gehalten. Ganz frei ist wohl keine einzige



Gummibäume und Bambusgebüsch im botanischen Garten von Buitenzorg.

Pflanzung besonders vom Schimmel, aber man kennt jetzt die Mittel, mit denen man ihn erfolgreich bekämpfen kann, so daß die Plage thatsächlich im Rückgang ist.

Die Ausfuhr des Kaffees hat in den letzten Jahren die stattliche Summe von 40 Millionen fl. erreicht. In Kaffee bezahlen die Eingeborenen zum Theil auch ihre Abgaben und Steuern an die niederländische Regierung, die dann selbst als Exporteur auftritt. Nächst dem Kaffee kommen auf Java für den Export am meisten die Kulturen von Zucker, Tabak und Thee in Betracht. Letzterer wird namentlich im westlichen Theil der Insel gebaut. Für die Einwohner selbst spielt der Reisbau eine sehr erhebliche Rolle. Der Java-Reis ist ganz vorzüglich; die feineren Sorten sind, ähnlich dem Carolinen-Reis, sehr geschätzt und werden daher mit Vorliebe nach Europa verfrachtet. Java vermag allerdings eigentlich das ausgeführte Quantum nicht zu entbehren, und so kommt es denn, daß der Reisausfuhr eine Reiseinfuhr gegenüber steht. Die Eingeborenen müssen sich, soweit ihr Bedarf nicht durch Selbstbau gedeckt ist, mit dem minderwerthigen Saigon-Reis aus Cochinchina begnügen. Das Steigen des Guttapercha-Preises hat die Anpflanzung zahlreicher Gummibäume auf Java veranlaßt. Wie weit dieses Unternehmen sich rentiren wird, soll erst die Zukunft zeigen. Außer den genannten Produkten kommen für den Export dann noch verschiedene Gewürze, Kakao und Chinarinde in Betracht. Die Regierung besitzt noch einige sehr erhebliche Chinapflanzungen, will diese aber, wie ich höre, an Privatleute verkaufen. Ueberhaupt ist das frühere Kultursystem, wonach nur die Regierung berechtigt war, Ackerbau zu treiben und zu diesem die Frohnarbeit der Eingeborenen sich nutzbar zu machen, fast ganz aufgegeben worden und verschwindet von Jahr zu Jahr mehr. Der Grund und Boden ist jetzt vielfach in Erbpacht an kapitalkräftige Unternehmer vergeben, und man findet daher sehr

viele wohlhabende Plantagenbesitzer, namentlich im Osten der Insel. Von dem gesammten Grund und Boden Javas sind heute 75 Prozent unter Ackerbaukultur, während weitere 20 Prozent mit Wäldern, zum Theil noch Urwäldern, bedeckt sind, deren Erhaltung dringend nöthig ist, und von denen die Pflanzungen der Teakbäume schon seit geraumer Zeit einer besonders sorgfältigen geregelten Forstkultur unterworfen sind.

Aus dem Mitgetheilten geht deutlich hervor, daß die Ertragsfähigkeit des javanischen Ackerbaues auf ihrem Höhepunkt angelangt ist. Rund 25 Millionen Menschen finden unter den heutigen Verhältnissen ihr Auskommen und zwar ohne irgendwie Noth zu leiden. Bedenkt man, daß die Bevölkerung Javas über doppelt so dicht ist wie z. B. die Deutschlands, so wird man dem holländischen Verwaltungssystem eine hohe Anerkennung nicht versagen können. Man muß dabei in Betracht ziehen, daß die von den Holländern verlangte Frohnarbeit der Eingeborenen, der zweifellos zu einem hohen Grade die intensive Bewirthschaftung des Grund und Bodens zu danken ist, keineswegs erst von den Holländern eingeführt wurde; wahrscheinlich hat sie vielmehr schon ein Jahrtausend oder noch länger vor der Besitzergreifung Javas durch die Holländer dort bestanden, und diese haben nur die vorgefundene Einrichtung und zwar in gemilderter Form beibehalten. Aber man wird doch auf der anderen Seite die Frage nicht unterdrücken können, wie sich die Zukunft gestalten wird. Die Zahl der Bewohner Javas hat sich unter der friedlichen Regierung der Holländer seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts verzwölffacht. Die Regierung hat schlechterdings keinen Grund und Boden mehr, auf dem sie einer noch größeren Zahl von Eingeborenen eine Beschäftigung anzuweisen vermag, aus der jene ihren Unterhalt verdienen kann. Dazu kommt, daß die Reihe von Anpflanzungen, die sich bei dem modernen Wettbewerb anderer

neu erschlossener Tropengebiete mit jungfräulichem Boden nicht mehr lohnt, immer größer wird. Mehr der Noth gehorchend, als dem eigenen Triebe schränkt man die Monopolwirthschaft ein und setzt an deren Stelle das System des freien Wettbewerbs. Das mag ein Auskunftsmittel sein, das den Anforderungen des Augenblicks gerecht wird. Wie und wo aber sollen die Javaner Unterkommen und Nahrung finden, wenn sich ihre Zahl in demselben Maße, wie bisher, vermehrt? Hier gilt mehr vielleicht als irgendwo sonst das Wort des Dichters: Die Welt ist fortgegeben! und man wird begierig sein dürfen, wie sich die niederländische Kolonialverwaltung, die bisher so außerordentlich erfolgreich gewesen ist, aus dieser drohenden Verlegenheit ziehen wird.

Die Aussicht, durch die Landwirthschaft keine größeren Erfolge erzielen zu können, als bisher, hat zweifellos viel dazu beigetragen, daß auf Java neuerdings auch in sehr starkem Maße nach mineralischen Schätzen gefahndet wird, und eine Gründung von Bergwerksgesellschaften nach der andern aus dem Boden schießt.

Auf Celebes und Sumatra wollen einige unternehmende Prospektoren Gold gefunden haben. Die Kunde allein genügte, die ganze Inselwelt aus dem beschaulichen Leben, das unter den Strahlen der Aequatorialsonne sonst zu herrschen pflegt, zu rütteln und sie Hals über Kopf in die abenteuerlichsten Gründungen zu stürzen. Ernste Kenner der Verhältnisse warnen die vertrauensselige Menschheit und bezeichnen die Gerüchte von angeblich großen Goldmassen für Schwindel schlimmster Art. Aber Solche, die nicht alle werden, giebt es auch in den Kolonien Hollands und Englands. In den letzten 2½ Jahren sind, wie mir von unterrichteter Seite in Batavia mitgetheilt wurde, nicht weniger als 89 Millionen fl. Kapital für Explorations-Gesellschaften aufgebracht worden. Aber nur zwei von allen gegründeten Unternehmungen sollen wirklich arbeiten und, wenn man den

Gerüchten Glauben schenken darf, auch eine ansehnliche Dividende erzielen. Alle anderen Gesellschaften aber beschäftigen sich vor der Hand, wie es scheint, mit Goldgruben, die noch entdeckt werden müssen. Nach Alledem, was ich von vertrauenswürdigen Leuten gehört habe, ist es wahrscheinlich, daß auf Celebes, Borneo und auf Sumatra, besonders in Atschin, früher Gold gefunden worden ist; ebenso wahrscheinlich aber auch, daß die Fundstellen von den Eingeborenen schon vor Jahrhunderten so gründlich ausgebeutet worden sind, daß für die neuen Spekulations-Gesellschaften Nichts mehr übrig gelassen ist. Hätten verantwortliche Kapitalisten irgend gegründete Hoffnungen, neue ausbeutungswürdige Goldlager zu erschließen, so würden schon lange europäische Geologen von Ruf und Erfahrung mit der Untersuchung ihrer Abbaufähigkeit betraut worden sein; bisher liegt aber keine einzige Aeußerung wirklich vertrauenswerther Fachmänner vor.

Erscheint es unter diesen Umständen mehr als zweifelhaft, ob es den Sundainseln gelingen wird, durch Erschließung neuer Goldgruben eine Revolution in der Wirthschaftspolitik der Welt heraufzubeschwören, wie es z. B. vor einem halben Jahrhundert die kalifornischen Entdeckungen konnten, so kann ich doch von einem erheblichen wirthschaftlichen Umschwung melden, der sich in absehbarer Zeit auf einem anderen Gebiete vollziehen wird. Auf dem an Mineralien bisher für arm gehaltenen Java sind in neuester Zeit mehrfach Petroleumquellen entdeckt, namentlich in der Nähe der Nordküste. Es haben sich bereits Gesellschaften gebildet, um diese auszubeuten.

Wie für den Handel und den Plantagenbau, kommt auch hierbei natürlich in erster Linie holländisches Kapital in Betracht; doch kann ich mittheilen, daß, wie bei den beiden anderen Betrieben, auch an der Petroleum-Industrie Javas neben englischem und französischem schon deutsches Kapital interessirt ist.

Etwa fünfzig Prozent der Eingeborenen Javas brennen bereits einheimisches Petroleum. Noch liegt die Raffinerie des Erdöls im Argen, aber es fehlt nicht an nachdrücklichen Anstrengungen, Wandel zu schaffen. Man hat sich nach Amerika gewandt, um erfahrene Raffineure kommen zu lassen. Jedenfalls ist die Zeit nicht mehr fern, wo Java und die benachbarten Inseln, Borneo und Sumatra, auf denen gleichfalls Petroleumquellen gefunden worden sind, ganz Indien mit Steinöl versorgen können. Die Standard Oil Company fühlt bereits ihren Einfluß schwinden. Das russische Petroleum ist schon ganz und gar aus den holländischen Kolonien verdrängt; die Amerikaner machen vor der Hand noch die größten Anstrengungen, den Markt zu behaupten; aber es ist nur eine Frage der Zeit, wie lange ihnen das glücken kann. Wie ernst die Standard Oil Company die Sache beurtheilt, ergiebt sich am besten daraus, daß sie fortgesetzt Versuche macht, die Betriebs-Konzessionen der Quellen aufzukaufen, oder wenigstens ein Abkommen mit den holländischen Gesellschaften betreffs des Absatzes zu treffen. Bisher ist sie jedoch in beiden Richtungen erfolglos gewesen. Die holländische Regierung und die holländische Kaufmannschaft verhalten sich gleichermaßen ablehnend gegenüber dem Liebeswerben der Amerikaner. Allerdings wird erst die Zukunft zeigen, ob es endlich gelingt, das Weltmonopol der Standard Oil Company zu brechen.

Daß man auch sonst bemüht ist, etwa vorhandene Mineralschätze auf Java auszubeuten, zeigt die Anlage einer großen Cementfabrik. Eine Gesellschaft mit einem Grund-Kapital von 3 Millionen fl. hat die Sache in die Hand genommen. Angeblich soll das Material in Deutschland untersucht und gut befunden sein; ernste Geschäftsmänner aber, mit denen ich über dieses Unternehmen sprach, glaubten nicht recht an seine Zukunft, da sie trotz aller Gutachten schwere Zweifel in die Güte des Cements setzen.

Die Ausflüge, welche ich von Buitenzorg aus in das Innere Javas machte, haben die schönsten Erinnerungen in mir zurückgelassen. Das Charakteristische an ihnen war der stets wechselnde und doch wieder ähnliche Ausblick auf die „blauen Berge“. Wo immer ein Berg aus der langen Kette, die die Insel von Ost nach West durchzieht, aufragt, umgiebt ihn ein bläulicher Schimmer. Berge aber sieht man, wohin man blickt. Außer den morastigen Anspülungen der Nordküste ist die ganze Insel von Kalkbergen bedeckt, durch die sich im Ganzen fünfundvierzig Vulkane durchgebrochen haben. Nirgendwo auf der Welt findet man auf einem so kleinen Gebiete wieder so viele Vulkane bei einander. Nicht weniger als achtundzwanzig von ihnen sind noch heute thätig, und auch von den anscheinend schon erloschenen weiß man nicht, ob sie nicht eines Tages von neuem Feuer und Lava speien werden. Große elementare Umwälzungen vollziehen sich in diesem Gebirgslande überhaupt sehr häufig so schnell, daß Niemand sich und das Seine zu retten vermag. Es braucht nur an das jähe Hervorbrechen des Galungung im Jahre 1822 oder an das plötzliche Verschwinden der kleinen, Java westlich vorgelagerten Insel Krakatau im Jahre 1883 erinnert zu werden. Erst vor zwei Monaten hat sich am Fuße des Vulkans Lamongan, der unausgesetzt thätig ist, ein neuer Krater gebildet. Eines Tages wird auch er wie seine vielen Nachbarn, die den Lamongan wie ein Kranz umgeben, in einen See verwandelt sein, an dessen Ufern sich eine neue üppige Vegetation entwickeln wird an der Stelle, wo vor noch gar nicht so langer Zeit Lavaströme geflossen sind.

In den vielen großen und kleinen Thälern, welche von den Bergriesen rings umgeben sind, wechseln überall lachende Fluren und anmuthige Dörfer mit einander ab. Silberne Bäche und Flußläufe winden sich durch die grünen Flächen und düsteren Wälder. Unbeschreiblich schön ist es, wenn in

der Stille des Abends durch diese Umgebung die sanften Lieder der Arbeiter klingen, die der Ton der Gamelangs, der javanischen Zithern, schwermüthig begleitet. Das fleißige Volk scheint der Gefahren, die ihm von den Tod und Vernichtung bringenden „blauen Bergen" drohen, nicht zu achten. Soweit der Urwald auf den erkalteten und von der Tropensonne wieder zu Erde aufgelösten Lavamassen vordringt, so weit folgt ihm auch der Mensch. Bis hart an die unwirthlichen Steinfelder der Bergspitzen dehnen sich die Pflanzungen der Inselbewohner aus. Weiter und weiter drängten sie die Urwälder zurück, die einst ganz Java bedeckten, und in denen damals als Tyrann, der keiner Laune einen Zügel anzulegen brauchte, der Tiger herrschte.

Wir kennen diesen König der Thiere nur hinter eisernen Gittern, entkleidet aller seiner Glorie, abgemagert, weil ihm die Freiheit fehlt, matten Auges, weil er das Grün des dichten Waldes entbehrt, ein sklavisch unterworfenes Geschöpf, das vielleicht gelegentlich ohnmächtig knurrt, aber vor der Peitsche seines Aufsehers zu Kreuze kriecht. Das ist aber nicht das Thier, wie man es heute noch in Java findet; herrlich schön, gewaltthätig, Verwüstungen anrichtend, vor denen der Mensch erschauert, das Auge voll Glut und Feuer, kraftstrotzend, ist er dort noch heute der Fürst des Waldes. Hier herrscht er unumschränkt und der Mensch läßt ihn in seinem Reiche. Solange der Tiger im Walde bleibt, braucht er den Krieg mit dem Menschen nicht zu fürchten. Der Javaner haßt den Tiger nicht; im Gegentheil er bewundert ihn. Fällt allerdings der Tiger auf seinen Streifzügen in das Gehöft der Eingeborenen, dann wird ihm der Krieg erklärt; gemeinsam zieht das ganze Dorf gegen den Friedensbrecher aus und rastet nicht, bis sein Fell die Beute der Gemeinde ist. Das weiß auch der Tiger. Er meidet den Menschen, wie er nur kann, und wo die Pflugschar den Boden aufreißt, verschwindet er. Deshalb

sind auch die Jagden auf den Tiger, von deren Gefahren früher Weltreisende so gerne erzählten, nicht gar so schlimm. Gelingt es in den abgelegenen Schluchten einen Tiger aufzuspüren und vor das Gewehr zu bekommen, dann gehört nur kaltblütige Sicherheit dazu, um die Jagdtrophäe zu erringen, die man als schönstes Stück der Sammlung einverleiben möchte.

Weit gefährlicher als die Jagd auf den Tiger gestaltet sich die auf anderes Wild, von dem gerade Java noch vieles und mannigfaltiges bietet. Im Urwald des Hochgebirges giebt es noch Stiere — Bantengs nennt sie der Javaner. Sie leben in Heerden von zehn bis dreißig Stück und greifen den Menschen, der sich ihnen naht, namentlich um die Zeit, wo sie Jungvieh bei sich haben, schonungslos an. Der Banteng ist furchtbar zäh und schwer zu tödten; fast immer kostet die Jagd auf ihn Menschenleben. Allein auf die Pürsche nach dem schwarzen Stier auszuziehen, wäre Wahnsinn. Auch machen die Hitze und die Dichtheit des Urwaldes schon an sich die Jagd schwierig und lähmen die Kraft des Jägers.

Früher jagte man vielfach das Rhinozeros. Sein Horn galt als vorzügliches Mittel gegen Schlangengift. Aber diese Thiere sind schon fast ausgerottet; nur eine Stelle giebt es im Sumpfwald der Preanger Regentschaft, wo man hin und wieder noch ein Rhinozeros findet. Häufiger sind Pantherjagden; an Wildschweinen, schwarzen wie braunen, ist kein Mangel, und auf Hirsche, Rehe sowie Zwerghirsche kommt man leicht zum Schuß. Furchtbar ist die Affenplage auf Java; in den Plantagen sind diese Thiere böse Gäste, und es ist daher wohl verständlich, daß sie ganz besonders viel geschossen werden. Pfauen und Nashornvögel findet man im Urwald überall, so daß ein unverdrossener Jäger schöne Beute machen kann. Eine Eigenthümlichkeit Javas sind schließlich noch die wilden Hunde, deren es zwei

Arten giebt, den kleinen Kiki, der in Banden von hundert und mehr lebt und alle Arten von Thieren im Urwalde angreift, und den großen, wilden Ajak, der dem schottischen Hirtenhunde im Aeußern ähnelt und in kleinen Rudeln im Hochgebirge anzutreffen ist. Elephanten, deren Jagd auf Ceylon so beliebt ist, giebt es auf Java nicht. Erwähnt müssen bei dieser Gelegenheit auch die Schlangen werden. An sich sind sie dem Menschen nicht gefährlich; sie greifen ihn niemals an; aber sobald sie getreten oder auch nur berührt werden, wenden sie sich mit Blitzesschnelle gegen ihn. Im Allgemeinen ist es eine Seltenheit, daß Jemand gebissen oder gar von einer Schlange getödtet wird.

Die knappen Mittheilungen, die ich hier zu geben im Stande bin, werden genügen, um einen Begriff von der Vielseitigkeit des Jagdsports zu erhalten, der des Jägers auf Java harrt. Aber auch der Reisende, der nicht zum Zwecke aufregender Jagdzüge in die Ferne zieht, wird einen Ausflug nach Java unendlich lohnend finden. Die Schönheiten der Natur sind unschwer zu erreichen, der Aufstieg zu den Vulkanen mit seinen farbigen Schlammmeeren, mit seinen kreisrunden bodenlosen kristallklaren Bergseen, mit seinen schaurig-schönen Klüften und Felsen, über denen dicke Rauchwolken lagern, ist äußerst lohnend und die Fahrt auf den trefflichen Landstraßen durch die mannigfaltigen Pflanzungen ungemein anregend.

Einen der Vulkane Javas gelang es mir selbst zu besteigen, nämlich den Tangkoeban Prahoe, der in einem Tage bequem von Bandoeng, der Hauptstadt der ungemein fruchtbaren Preanger Regentschaft, zu erreichen ist. Der Wirth des Hotels war gern bereit, die Vorbereitung der Expedition in die Hand zu nehmen. Früh Morgens um 6 Uhr mit Tagesanbruch ging es fort; zunächst etwa neun englische Meilen im Wagen, dann wurden Pferde bestiegen. Am Fuß des Vulkans ist eine große Chinapflanzung von

der Regierung angelegt, deren Werth allerdings durch den Rückgang des Preises des berühmten Fieberheilmittels, das aus der Rinde gewonnen wird, erheblich gesunken ist. Kurz ehe man an diese Pflanzung kommt, trifft man auf ein von der Regierung errichtetes Haus, wo man eine kräftige Mahlzeit und ein frisches Pferd, beides gegen Zahlung nach einem amtlich festgesetzten Tarif, erhält. Der Hinaufritt und letzte Aufstieg ist nicht unbeschwerlich. Aber der herrliche Rundblick, den man oben genießt, entschädigt für die überstandenen Strapazen. Der Vulkan wirft noch immer ziemlich viel aus, aber er warnt lange vorher, wenn es schlimmer als gewöhnlich wird. Eigentlich hat der Vulkan einen Doppelkrater; zwischen den beiden bodenlosen Oeffnungen zieht sich ein schmaler Grat hin; ich möchte aber nur absolut Schwindelfreien rathen, diesen gefährlichen Pfad zu beschreiten.

Weniger anstrengend als die Besteigung des Tangkoeban Prahoe und deshalb vielleicht lohnender habe ich einen Ausflug nach dem gleichfalls in der Preanger Regentschaft gelegenen Garoet gefunden. Die Fahrt dorthin geht durch die schönsten Landschaften, die ich je gesehen zu haben mich entsinne. Die blauen Vulkane über den saftig grünen Thälern gewähren einen unbeschreiblichen Anblick; das vielfach wild zerrissene Terrain, das die Lokomotive zu immer neuen Wendungen und Biegungen zwingt, sorgt dafür, daß das Bild sich jeden Augenblick verändert. Ganz besonders aber fällt es auf, daß auch nicht ein noch so kleiner Winkel unbebaut ist: entweder Plantagen oder Wälder bedecken ihn. Garoet, sehr malerisch in einem großen Hochthal gelegen, ist rings von zahllosen Vulkanen umgeben; ich glaube, man sieht deren mehr als zwanzig. Die Ausflüge nach ihren Kratern, ihren Schlammsümpfen und Seen sind nicht schwierig; sie sind bequem in einem Tage zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch der Landstraßen mit einem Worte

gedenken; sie sind durchweg vorzüglich. Gutes Material zu ihrem Bau ist überall vorhanden oder leicht zu beschaffen; daß aber die Straßen gebaut und wirklich gut erhalten sind, dafür wird man trotz alledem der holländischen Regierung hohe Anerkennung zollen müssen.

Ich besuchte von Garoet aus den noch thätigen Vulkan Papandajan. Die fünf Schlammquellen, die alle verschiedene Farben haben und dabei siedend heiß sind, das vulkanische „weiße Meer" mit seinem vollkommen durchsichtigen Wasser und der Bagendit, ein mit prachtvollen Lotosblumen bedeckter See, verlohnen den Aufstieg wohl, im Laufe dessen man übrigens auch wiederholt die schönsten Rundblicke auf das Thal hat. Das Hotel von Hoek in Garoet besorgt die für die Tour nothwendigen Wagen und Pferde; es ist indessen rathsam, die Preise vorher zu vereinbaren, will man sich vor unangenehmen Ueberraschungen schützen.

Auf der Rückreise von Garoet empfiehlt es sich zunächst, nach Tjiandjoer zu gehen und von dort nach Sindanglaya. Dieser Ort, etwa 1000 m über dem Meere am Fuß des Vulkans Gedeh gelegen, ist durch ein Sanatorium für Offiziere und Soldaten, die der Erholung bedürfen, bekannt. Von Sindanglaya aus kommt man zu Wagen über den Poentjak nach Buitenzorg zurück. Auf der Paßhöhe des Poentjak sollte Niemand versäumen, nach dem Kratersee Telaga Warna zu gehen. Unergründlich tief und kreisrund liegt er mitten zwischen Lavablöcken, die wiederum von einem wunderbaren Urwald umgeben sind. Es ist das Geheimnißvollste, was die Natur zu bieten vermag; erhabene Stille, gewaltige Felsen, uralte gigantische Bäume und darüber der blaue, wolkenlose Himmel!

Die ganze Tour nach den Vulkanen nimmt zwei Tage in Anspruch. Da man beständig durch die herrlichsten Gegenden fährt, fehlt es nicht an anregender Abwechselung. Besonders interessant ist der Ausflug auch in ethnologischer Hin-

sicht, und zwar weil man auf ihm zwei Gebiete durchschneidet, von denen das eine sundanisch, das andere malayisch ist. Ebenso vielgestaltig wie die Insel Java ist, so bunt zusammengesetzt ist auch ihre Bevölkerung. Es verlohnt, auf die verschiedenen Stämme, die hier theils neben-, theils untereinander wohnen, einen Blick zu werfen.

Im Westen der Insel wohnen die Sundaner, ein Volksstamm, der auch im Süden des benachbarten Sumatra zu finden ist. Den mittleren Theil der Insel nehmen die eigentlichen Javaner ein. Im Osten findet man neben ihnen zahlreiche Maduraleute, also eigentlich Bewohner der kleinen, nördlich von Java gelegenen Insel Madura. Im Süden schließlich sind noch Ueberbleibsel des alten Bantamvolkes vorhanden. Diese vier Stämme sind ursprünglich alle unter einander verwandt; sie gehören sämmtlich der malayisch-polynesischen Gruppe an. Aber die Jahrtausende haben ihren Einfluß bei jedem in anderer Weise geltend gemacht und große Verschiedenheiten bei ihnen entstehen lassen. So z. B. stehen die Javaner kulturell hoch über den übrigen Stämmen. Bei ihnen ist der Einfluß ihrer vorderindischen Fürsten wohl zu merken; Brahmanismus und Buddhismus haben die Javaner einer Blüthe entgegengebracht, die schließlich selbst die der Vorderindier übertroffen hat; die Ueberbleibsel der javanischen Baukunst, auf die ich noch zu sprechen kommen werde, sind dafür ein beredtes Beispiel, ebenso ihre vom Sanskrit beeinflußte Sprache, die eine bedeutende Literatur aufzuweisen hat. Die westlich vom Losarifluß wohnenden Sundaner haben sich gegen die javanische Kultur von jeher scharf abgeschlossen. Ihre Sprache ist unentwickelt geblieben; sie selbst sind ein zu Gewaltthaten neigendes Volk, während die Javaner sich durch Sanftmuth auszeichnen. Ebenso haben die Maduraleute, die die Wasserarmuth der Heimath nach Java getrieben hat, die härteren Sitten und die rohere Sprache der Vor-

väter bewahrt. Die Bantamleute haben sogar im 16. und 17. Jahrhundert sich von den Portugiesen und Engländern, die die übrige Insel besetzt hatten, unabhängig erhalten können. Erst nachdem ihre Sultane zu Anfang dieses Jahrhunderts zu Vasallen der Holländer herabgesunken waren, begann eine Vermischung mit den Javanern. Doch giebt es noch heute im alten Bantamreich mehrere tausend Hindus, die sich gegen jeden Einfluß von außen zu verschließen wissen.

Zu diesen vier Urstämmen Javas sind im Laufe der Zeit dann noch die Malayen gekommen. Deren Heimath ist eigentlich Sumatra, von wo sie sich jedoch, da sie ein regsames Handels- und Schiffervolk waren, bald weiter ausbreiteten. Schon im zwölften Jahrhundert bemächtigten sie sich der Sumatra gegenüber liegenden Halbinsel, wo sie zunächst Singapur gründeten, und später gefährliche Seeräuberei trieben. Hundert Jahre später von den Javanern, die unter ihren Piratenzügen schwer zu leiden hatten, nach Norden zurückgedrängt, gründeten sie die Stadt Malakka. Bald aber gewannen die Malayen frische Kraft zu neuen Vorstößen und, nachdem sie zum Islam übergetreten waren, auch Unterstützung von Westen für ihre kriegerischen Unternehmungen. Allmählich dehnten sie sich über den ganzen indischen Archipel aus und kamen so auch nach Java, wo sie sich zuerst an der Grenze zwischen den Javanern und Sundanern festsetzten, und sich später, alles Andere unterwerfend, ausdehnten. In der Gegend von Batavia sind auf diese Weise malayische Sitten und Sprache die herrschenden geworden. Uebrigens wird das Völkergemisch dort auch noch durch Chinesen und Araber sowie die Nachkommen von Europäern vergrößert, so daß es zuweilen nicht ganz leicht ist, zu bestimmen, welchem Stamme dieser oder jener der Eingeborenen zuzurechnen ist.

Dem Namen nach gehören heute alle Javaner dem

Muhamedanismus an. Ernstlich begriffen wird dieser aber wohl nur von den Gebildeten, während das gewöhnliche Volk, namentlich im Innern, noch immer Hinduanhänger ist. Wie wenig Wurzel der Muhamedanismus thatsächlich auf Java gefaßt hat, zeigt wohl am besten das Fehlen aller Moscheen und Minarets im Innern. Sobald denn auch irgendwo bei der Urbarmachung des Bodens für neue Plantagen ein Hindubild gefunden wird, wallfahrten die Eingeborenen in großen Massen zu ihm, bringen ihm Opfer und halten die Fundstelle mehr oder weniger heilig. Leute, mit denen ich mich darüber unterhalten habe, bestritten zwar lebhaft, daß noch der Glaube an Hindu im Volke wach sei, aber es sei doch ganz gut, wenn man dem „Spuk" rechtzeitig durch Opfer entgegentrete. An den Hinduglauben mahnen ferner auch die noch vielfach auf Java üblichen Verehrungen der „Göttin der Südsee". Bei Krankheiten gehen die Anhänger dieser Gottheit ans Meer, entweder um zu baden, oder um dem Meere eine Opfergabe darzubringen.

Besonders zur Zeit der Nesterernte wird der Glaube an die „Göttin der Südsee" wieder lebendig. Die eßbaren Vogelnester werden bekanntlich an der Südküste Javas gefunden, namentlich an den hohen Felsen von Karang Bolong. Hunderte von Fuß stürzen diese senkrecht in das Meer herab, häufig sind sie sogar unten von der brandenden Fluth, die der Ozean mit immer und immer neuer Gewalt gegen sie heranwälzt, weit unterwühlt. In den unzähligen Klüften und Höhlen der Felswand nisten Millionen von kleinen, schwalbenartigen Vögeln. Auf schwankenden Strickleitern, die von oben heruntergelassen werden, müssen die Jäger sich einen Weg zu den Nestern bahnen, die namentlich in China eine hochgeschätzte Delikatesse sind. Ein Fehltritt oder das Abbröckeln einer Felszacke bringt sicheren Tod, unrettbar ist der zerschmetterte Leib dem Meere verfallen. Schutz

gegen diese Gefahren bietet nach dem Glauben der Jäger nur das Opfer, das man der „Göttin der Südsee“ bringt. Ihr ist ein Tempel an dem Felsen Karang Bolong errichtet, und hier legt der Eingeborene seine Gabe, mag sie nun aus Blumen oder Früchten oder Fleisch bestehen, in großen Schaalen nieder. Heilige Lampen werden angezündet und Weihrauch verbrannt, um die Göttin dem Jäger günstig zu stimmen. Abends giebt es dann wilde Feste; Musik und Tanz fesseln die Sinne des waghalsigen Mannes, der am nächsten Morgen kühn den Todespfad beschreiten soll. Hier hat der Muhamedanismus noch keinen Boden gefaßt. Der Hinduismus mit seinem vielgestaltigen Aberglauben steht noch in vollster Blüthe. Welch' eine Rolle er einst auf der ganzen Insel gespielt hat, davon legt der Tempel von Borobodur ein glänzendes Zeugniß ab, der von Batavia aus in zwei Tagen erreicht werden kann. Man fährt zunächst bis Dschokdschakarta; von dort geht es durch eine Gegend, deren paradiesische Pracht zu schildern unmöglich ist — es wird genügen, zu erwähnen, daß sie der „Garten Javas“ heißt — zu Wagen nach dem Ruinenfeld von Borobodur. Schon unterwegs passirt man verschiedene alte buddhistische Tempel. Endlich wird das Wunder des Hinduismus sichtbar. Ein gewaltiger viereckiger Bau aus weißen Steinquadern erhebt sich auf einem die ganze Umgebung beherrschenden Hügel. Leider sind die Ruinen des Tempels, den Hunderte von Reliefs schmücken, arg vom Vandalismus der Muhamedaner mitgenommen; namentlich sind den Figuren von fanatischen Moslims die Köpfe abgeschlagen. Doch ist einer weiteren Zerstörung dieser Ueberbleibsel einer vergangenen Zeit glücklicherweise durch die holländische Regierung vorgebeugt, die ängstlich bemüht ist, die Ruinen zu erhalten. Der Skulpturenreichthum dieses Tempels allein zeigt, was die Javaner dem Buddhismus zu danken haben, und macht es erklärlich, daß als eine Er-

innerung jener Zeit höchster Blüthe der Hinduismus auch heute im Volk seinen Boden nicht verloren hat.

Großartige Eindrücke sind es, die ich in den wenigen Tagen, die auf Java zu bleiben mir beschieden waren, erhalten habe. Riesig und überwältigend wie die Natur, die mich umgab, schien mir die Kultur der Völker, die sich in dieser Natur frei entwickeln konnten; riesengroß jedoch auch, was auf den Trümmern vergangener Zeiten hier die Holländer neu aufgebaut haben. Unwillkürlich aber mußte ich daran denken, was hätte auf einem solchen Boden nicht erst Deutschland leisten können, hätte es nicht, durch innere Kämpfe zerrissen, ohnmächtig am Boden gelegen, während andere Völker auszogen, um die Welt unter sich zu theilen!

Gerade als ich Java wieder verlassen wollte, war ich Zeuge des Ausmarsches einer größeren Abtheilung Soldaten, die nach Atschin gehen sollten. Stumme Resignation lag auf den Zügen der Meisten, kalte Gleichgültigkeit auf denen anderer. Frohe Zuversicht, siegesgewisse Begeisterung konnte ich nirgendwo sehen. Mit solchen Soldaten kämpfen und siegen zu sollen, das halte ich für das Schwerste, was von einem Offizier verlangt werden kann.

Es war eine wohlausgerüstete Expedition, die ich sich nach Atschin in Bewegung setzen sah. Seit Tagen hatte jeder in Batavia eintreffende Eisenbahnzug Infanterie, Artillerie und Ingenieure aus dem Innern an die Küste gebracht. Tausende von Gefangenen, denen für den Fall des Gelingens der Expedition der Rest ihrer Strafen erlassen war, stießen zu dem Korps, dem sie als Träger für Munition und Lebensmittel dienen sollten.

Was die holländische Kolonialarmee anlangt, so macht sie einen guten Eindruck. Nach europäischen, besonders nach deutschen Begriffen ist wohl allerlei auszusetzen, aber der verständige Beobachter wird die eigenthümlichen lokalen Ver-

hältnisse gebührend in Anschlag zu bringen wissen und sein Urtheil nicht subjektiv nach dem, was er aus der Heimath kennt, gestalten. Vor Allem darf er nicht die geradezu fabelhafte Anspruchslosigkeit außer Acht lassen, die den Eingeborenen auszeichnet. Er ist bedürfnißlos, er geht barfuß; weshalb also ihn ebenso behandeln wollen, wie den europäischen Soldaten? Die Trennung zwischen den Europäern und den Eingeborenen im Heere ist daher sehr streng durchgeführt. Sie liegen niemals in denselben Kasernen. Das Leben in den Kasernen Javas unterscheidet sich von dem bei uns üblichen allerdings wesentlich. Die Europäer haben vielfach malayische Frauen, sind aber an sie keineswegs auf ewig gebunden; sie können sie jeden Augenblick wegschicken. Mit ihnen leben sie in den Kasernen, deren große, luftige Säle für die einzelnen Familien mit sogenannten „spanischen Wänden" in kleine Abtheilungen zerlegt werden. Eine solche Trennung findet in den Kasernen der Eingeborenen indessen nicht statt. Diese haben allgemein die Frauen und Kinder in den gemeinsamen großen Schlafsälen bei sich. Zu bestimmten Stunden allerdings, wo sich die Offiziere zur Revision einfinden, müssen die Frauen in besonderen Räumen untergebracht sein; sobald die Vorgesetzten sich aber wieder entfernt haben, wird die Klausur aufgehoben und Frauen und Kinder hocken und spielen überall herum. Die Offiziere haben selbstverständlich gegen diese Zustände nichts einzuwenden; sie lassen die Dinge gehen, wie sie wollen, so lange der Dienst nicht darunter leidet. Im Allgemeinen sehen sie es sogar gern, wenn der Soldat Frau und Kind bei sich hat; er gilt dann für zuverlässiger und treuer, als der ledige Mann. Aufgefallen ist mir trotz dieses Durcheinanders von Hunderten von Menschen die große Sauberkeit, die überall herrscht. In dieser Beziehung haben die Holländer augenscheinlich einen großen Einfluß auf die Leute ausgeübt, womit ich übrigens keineswegs

sagen will, daß der Javaner oder Sundaner von Haus aus schmutzig ist. Im Gegentheil, sie lieben das Wasser und baden nicht selten mehrmals am Tage. Es ist nicht einmal eine Ausnahme, wenn man in dem die Stadt Batavia durchziehenden Kanal Leute baden sieht. Auch sonst fehlt es ja an Wasser nicht; in allen Gräben, Tümpeln und Flüssen finden sie Gelegenheit, den Körper zu erfrischen, wobei man regelmäßig Männer, Frauen und Kinder in der größten Ungenirtheit neben einander erblicken kann.

Unter diesen Umständen ist natürlich auch die Sauberkeit in von Menschen vollgepfropften Kasernen wohl zu erklären. Im Allgemeinen gestaltet sich das Leben dort überhaupt nicht übel. Offiziere wie Mannschaft beziehen einen verhältnißmäßig hohen Sold und auch die ihnen einst winkende Pension ist dementsprechend. Allerdings wird streng auf militärische Zucht und Ordnung gesehen. Die Strafen, die für Vergehen und Verbrechen in Aussicht stehen, sind hart; Versetzung in die zweite Soldatenklasse, Fasten, Angeschlossenwerden und Prügel werden häufig verhängt; auch der Tod durch Erhängen ist bekannt. Das Abschlagen des Kopfes verbietet sich aus religiösen Gründen, da nach dem Glauben der Eingeborenen Leute ohne Kopf nicht in den Himmel kommen können.

Als Eigenthümlichkeit aus dem Kasernenleben sei noch mitgetheilt, daß die Posten am Eingang mit alten Lanzen bewaffnet sind. Es scheint dies ein alter Brauch zu sein, der, obwohl viel verlacht, sich eben erhalten hat, wie so Manches sich erhält, einfach weil kein Ereigniß eingetreten ist, das der unmittelbare Anlaß zur Aenderung wird.

Wie das Militär, so macht im Allgemeinen auch die Polizei in Batavia einen ganz guten Eindruck. Die Schutzleute, wie wir die Ordnungswächter tituliren würden, tragen eine gelbbordirte Uniform und sind mit Seitengewehr und Polizeistock ausgerüstet, gehen aber barfuß einher. Schuh-

werk erhalten ebenso wie beim eingeborenen Militär nur die Avancirten. Die Polizei besteht, im Gegensatz zum Heer, ausschließlich aus Eingeborenen, nur die Stellen der höheren Beamten sind mit Europäern besetzt. Der Dienst ist für die Leute nicht schwer, die Bewohner Javas sind durchweg friedfertig und gehorchen den Vorschriften der Verwaltung schon aus reiner Achtung für die Europäer. Verbrechen gegen das Eigenthum kommen selten vor, da die Eingeborenen in der Regel für ihre Verhältnisse reich sind, was allerdings bei ihrer Bedürfnißlosigkeit an sich nicht sehr viel bedeuten will. Hat die Polizei Gefangene zu transportiren, so werden diese offen durch die Straßen geführt, immer je zwei Männer oder zwei Frauen an den Handgelenken mit Fesseln aneinander geschlossen.

Um von Batavia nach Deli auf Sumatra zu gelangen, muß man zunächst wieder nach Singapur zurückkehren. Von dort braucht der Dampfer des Norddeutschen Lloyd zur Ueberfahrt nur 36 Stunden, während sein englischer Konkurrent von der Holt-Linie, der unterwegs die kleine Insel Penang an der Malakkaküste anläuft und von dort über die Meeresenge auf Deli zuhält, erst nach 60 Stunden Fahrt das Ziel erreicht.

Auf den Lloyddampfern wird man von chinesischen Stewards bedient, die indessen ausnahmslos deutsch sprechen, so daß auch auf diesen fernen Linien unter der deutschen Flagge Niemand etwas Anderes zu sprechen braucht als die deutsche Muttersprache. Die Zahl der Passagiere der 1. Klasse ist nicht groß; meist sind es reiche holländische Pflanzer, die Geschäfte halber in Singapur waren. Dagegen wimmelt es im Zwischendeck stets von Leuten aller möglichen asiatischen Racen, unter denen der chinesische Kuli überwiegt, der, zur Plantagenarbeit auf dem Festlande angeworben, dem Felde seiner Thätigkeit zueilt.

Der Dampfer landet in Balawan, von wo sich der

Verkehr weiter landeinwärts auf dem Fluß bewegt. An der Mündung ist dieser wohl hundert Meter breit, aber doch so flach, daß eine ihm vorgelegene Barre nur bei Fluth von den Schiffen überwunden werden kann; bald verengt er sich so, daß er kaum noch 10 bis 12 m breit bleibt. Der Europäer muß darauf bedacht sein, daß er den niedrigen, von dichten Dschungeln bedeckten morastigen Küstenstrich, die Brutstätte der gefährlichsten Krankheiten, schnell verläßt. Medan, die Hauptstadt der Provinz, die wenige Meilen vom Meere entfernt auf einem gesunden Hügelland liegt, ist daher auch der beliebteste Wohnort für alle Weißen geworden. Seitdem zwischen ihr und dem Hafenort die Züge der Eisenbahn laufen, pflegen sogar die Angestellten der Handelshäuser von Balawan Abends nach Medan zu fahren, um erst Morgens an die Küste zurückzukehren. In Medan konzentrirt sich jetzt der gesammte Verkehr, seine Handelshäuser und Banken arbeiten mit sehr bedeutenden Mitteln und nach dem Aufblühen der überaus fruchtbaren und reichen Gegend, deren Hülfsquellen bisher fast unbeachtet dagelegen haben, wird die Stadt in der Zukunft noch eine große Rolle spielen. Sie ist die Residenz des Sultans von Deli, der hier in einem mit vornehmem Geschmack ausgestatteten Hause wohnt. Dieser asiatische Fürst ist ein ganz moderner Mensch; er ist ein großer Sportsfreund und unterhält einen recht ansehnlichen Rennstall. Seine großen Feste sind das Rendezvous der eleganten Welt von Medan, der Europäer wie der Eingeborenen. Neben ihm residirt in Medan auch ein holländischer Gouverneur, dem fast die gesammte Verwaltung unterstellt ist. Der Sultan von Deli hat, ebenso wie die anderen Sultane auf Sumatra, fast alle Hoheitsrechte an die niederländische Krone abgetreten. Er ist nur seinen eingeborenen Unterthanen gegenüber noch bis zu einem gewissen Grade selbstständig, kann vor Allem noch Strafen über sie verhängen;

in die Gerichtspflege bei den Eingeborenen mischt sich klugerweise die holländische Regierung nicht ein; mit Recht fürchtet sie wohl durch ihr von dem malayischen naturgemäß erheblich abweichendes Rechtsgefühl nur Anstoß und unnöthige Unzufriedenheit bei den Eingeborenen zu erregen.

Von Medan aus führen neuerdings auch einige Kleinbahnen in das Land hinein, die namentlich für den Transport der Tabaksernte Bedeutung haben. Sumatra ist das Land des Deckblatt-Tabaks; vom Tabak hängt hier Alles ab. Riesige Gesellschaften, von denen die Deli-Maatschapij wieder die erste ist, haben sich des Tabakbaues angenommen. Die Kultur ist verhältnißmäßig noch neu auf der Insel; vor 35 Jahren wurden die ersten Privatpflanzungen von Tabak auf Sumatra angelegt und zwar durch einen in Amsterdam lebenden Deutschen, Namens Janssen, der auch heute noch den Tabakhandel beherrscht. Deutsches und englisches Kapital hat sich seitdem ebenfalls in den Dienst des Tabaksbaues auf Sumatra gestellt; der „Estate" eines bekannten Hamburgers gehört zu den schönsten.

Es war uns vergönnt, während des längsten Theiles unseres Aufenthaltes auf Sumatra im Hause eines der größten Pflanzer zu verweilen und auf diese Weise das Leben und die Thätigkeit auf den Plantagen oder Estates selbst kennen zu lernen.

Jahrtausende alter Urwald deckt den Boden, ein üppiges Pflanzenleben, in dem Alles über- und untereinander wuchert, als wolle Keins dem Anderen Luft, Licht und Boden gönnen; schlanke Palmen, weit verästelte Laubbäume mit dickem Stamm, kaum entwirrbares Gesträuch und Gebüsch, wohin man schaut; darunter gefiederte Farnkräuter, Gräser, Moose und tausend andere kleine Kinder der Flora; auf den alten, fast morschen Stämmen aber, aus denen sie neue Lebenskraft saugen, Schmarotzer, Flechten und bunte Orchideen und dazwischen von Baum zu Baum, von Ast zu

Ast sich rankend, Lianen und Winden, Alles zu einem einzigen Ganzen verbindend und verwirrend, als wolle es Mensch und Thier den Zutritt zu diesem Heiligthum der Natur versperren. Doch der scharfen Axt und dem sengenden Feuer vermag auch diese Urkraft der Natur nicht zu widerstehen. Holzfäller schlagen die größten und stärksten der Bäume um; gewaltige Ketten werden um die gefällten Riesen des Waldes gelegt, und als sei es ein leichtes Spielzeug, hebt ein zur Arbeit abgerichteter Elephant, auf dessen Rücken der malayische Führer reitet, den Stamm auf, um ihn geschickt mit dem Maul zur nahen Sägemühle zu schleppen, wo aus ihm die Säge kreischend lange Bretter und Sparren schneidet.

Was vom Walde stehen geblieben ist, wird niedergebrannt; jegliche andere Art des Rodens würde zu kostspielig sein und auch weniger schnell zum Ziele führen. Sobald der Platz gesäubert ist, werden Wege angelegt und Häuser gebaut, in denen der Pflanzer und seine Leute ein schützendes Obdach finden. Der Pflanzer oder, wie es auf den meisten „Estates“ (Pflanzungen) der Fall ist, der Manager, d. h. der Leiter, erhält ein wohnliches größeres Haus, in dessen unmittelbarster Nähe nachher die Fermentirhäuser errichtet werden. Er überwacht die Arbeit der ihm unterstellten Assistenten, die, ebenso wie er, stets Europäer sind; im Uebrigen hat er nur Anordnungen betreffs des Tabaks zu geben, sobald er in die Scheune gebracht ist. Der Tabak auf dem Felde ist der Sorge des Assistenten anvertraut, der seinerseits nun wieder, je nach der Größe des Estates, über ein mehr oder weniger vielköpfiges Heer von Eingeborenen, meist aber von Chinesen, Javanern und anderen Zugezogenen gebietet. Den Verkehr zwischen ihm und seinen Arbeitern vermittelt stets ein besonders dazu angestellter, gut bezahlter und mit großer Vollmacht ausgestatteter Mann, der derselben Race, wie die Arbeiter, angehört.

Ein Estate wird niemals in seiner ganzen Ausdehnung gleichzeitig mit Tabak bepflanzt; nur ein Achtel oder Zehntel ist zur Zeit unter Kultur, dann erholt sich das Stück während 8 bis 10 Jahren. Wird es von neuem in Angriff genommen, so ist wieder eine Rodung nöthig; mehr als mannshohes Gras, wildes Gestrüpp und Gebüsch aller Art bedecken die Fläche, die in der Regel wie der Rest des Urwaldes niedergebrannt werden.

Jetzt treten Pflug und Egge in ihr Recht, um Alles, was noch stehen geblieben ist, in den Boden, dem es als Dünger dient, zu versenken und dann diesen zu glätten. Im März werden die schon vorher aus Samen gezogenen Pflänzchen dem Erdboden anvertraut; sie werden in weiten Zwischenräumen gepflanzt, damit jede Staude genug Kraft aus dem Boden saugen kann, aber auch hinreichend Luft und Licht erhält. Die Tropensonne, die jungfräuliche Erde und befruchtender Regen sichern ein schnelles, üppiges Wachsen; schon nach zwei Monaten sind die Pflanzen 6 Fuß hoch; unter der sorgfältigen Pflege des Assistenten und seiner Arbeiter gedeiht jede einzelne von ihnen zu wunderbarer Pracht und Fülle. Wird auch heutzutage mit dem Tabakbau ein schönes Stück Geld verdient, so muß man doch gesehen haben, welche peinliche Sorgfalt, welch' rastlose Mühen seine Kultur erfordert. Bei hellem Mondschein habe ich die Chinesen, halbnackt, mit kaum mehr als einer Badehose bekleidet, in die Felder huschen und ihr mühseliges Tagewerk bei Nacht fortsetzen sehen. Allerdings arbeiten sie da nicht nur im Interesse des Pflanzers; ihnen ist außer dem karg bemessenen Lohn noch eine kleine Entschädigung für gut abgelieferte Blätter zugesagt, und der Zopfträger weiß seinen Vortheil wahrzunehmen; wo ihm ein Silberstück winkt, kennt er keine Erholung, keinen Schlaf; unermüdlich schafft er weiter und weiter, bis der Lohn sein ist. Man hat diesen Erwerbssinn der Chinesen

oft mit dem der Israeliten verglichen und jene wohl die Juden des Ostens genannt. Mir scheint der Vergleich nicht ganz zutreffend zu sein; abgesehen von dem nimmerrastenden Streben nach Erwerb und Geld, habe ich keinen Beiden gemeinsamen Zug finden können. Wie sehr unterscheidet sich der Chinese vom Israeliten schon dadurch, daß er sich niemals in der Fremde wohl fühlt; er bleibt der Heimath nur so lange fern, als er darauf bedacht ist, Reichthümer zu sammeln oder doch ein kleines Vermögen zusammen zu bringen. Sobald er dieses Ziel erreicht hat, fesselt ihn nichts an den Ort, wo er bis dahin gelebt und gearbeitet hat; er kehrt ins „Himmlische Reich" zurück, um hier Tage eines sorgenlosen Alters zu genießen. Mit seinem eisernen Fleiß bringt er es auch fast ausnahmslos dahin, vorausgesetzt, daß ihn nicht in den ungesunden Gegenden, in denen er sich meistens verdingt, der Tod ereilt oder ihm — der Teufel einen Strich durch die Rechnung macht. Die Teufelsfurcht des Chinesen ist unglaublich groß. Will es nicht regnen und deshalb sein Tabak nicht wachsen, befällt ihn Krankheit und trifft ihn sonst ein Mißgeschick, so ist nur der Teufel daran schuld. Mit Abbrennen von unzähligen Feuerwerkskörpern, namentlich von Schwärmern, sucht er Beelzebub zu vertreiben. Will aber das Alles nichts nützen, bleibt sein Tabak niedriger als der der Umgegend, dann läßt der Chinese Alles im Stich, gethane Arbeit und winkenden Lohn; er nimmt Reißaus vor dem Teufel.

Schmerzlich wird der Assistent eines Morgens die Lücke in seiner Arbeiterzahl gewahr. Zurückholen kann er den bezopften Tagelöhner nicht. Es heißt also Ersatz schaffen. Das ist nicht immer ganz leicht. An chinesischen Kulis ist auf Sumatra kein Ueberfluß; sie müssen von Singapur mit festem Kontrakt herübergebracht werden. Dabei kommt es auch wohl vor, daß es geht, wie in dem Lied „Und wenn Du glaubst Du hast 'en, dann

springt er aus dem Kasten“. Ich sah wenigstens auf der Ueberfahrt von Singapur nach Deli, wie unmittelbar nachdem wir den Quai verlassen hatten, zwei der Kulis aus der großen für Sumatra angeworbenen und im Zwischendeck untergebrachten Arbeiterzahl im Schutze des Dämmerlichtes über Bord sprangen, um wieder an Land zu schwimmen und auf diese Weise mühelos trotz angenommenen Handgeldes die Freiheit zurückzugewinnen. Solche Fluchtversuche werden, wie ich hörte, oft gemacht und gelingen zuweilen ebenso, wie wahrscheinlich der Sprung der beiden Leute ins Wasser vor meinen Augen diesen die Rückkehr nach Singapur ermöglicht hat, wo sie natürlich vom nächsten Werber nochmals Handgeld nahmen, um sich nach irgend einem andern der Inselhäfen bringen zu lassen.

Im Allgemeinen aber kommt es doch selten vor, daß der chinesische Arbeiter kontraktbrüchig wird; einmal auf die Plantage gebracht, erweist er sich in der Regel als fleißiger Arbeiter, wenigstens so lange für ihn entweder die Aussicht auf Lohn und Gewinn vorhanden ist oder das Auge des Assistenten über sein Thun und Treiben gehörig wacht. Dabei ist seine Arbeitskraft auch billig.

Ganz anders steht es mit dem sonst zur Verfügung stehenden Material. Der Malaye und sonstige Eingeborene Sumatras sind grundfaul; sie arbeiten nie länger, als es ihnen gefällt, und lange gefällt es ihnen nie. Eigentlich kann man den Leuten ihre Trägheit nicht übelnehmen. Das Klima in den Bergen, wo sie leben, ist gesund; Krankheiten kennen sie nicht; was sie zum täglichen Leben brauchen, spendet die erste beste Banane oder irgend ein anderer Fruchtbaum im Walde. Der Reis, den die Leute allerdings nicht entbehren können, ist mühelos gebaut und wächst nachher beinahe von selbst. Arme in unserem Sinne giebt es in den Tropen nicht, wo die warme Sonne dem üppigen Boden stets mehr, als gebraucht wird, zu entlocken weiß.

Weitere Bedürfnisse kennen die Leute nicht. Wozu sollen sie also arbeiten? Sie sind auch ohne rastloses Schaffen glücklich!

Der Assistent auf der Plantage sieht die Eingeborenen allerdings mit anderen Augen an; er verwünscht sie und sähe an ihrer Stelle am liebsten lauter Chinesen; da wüßte er doch, falls nur Jupiter Pluvius ihm einigermaßen hold gesinnt ist, daß die Ernte sicher geborgen wird und nicht am Stamme verfault, weil der träge Malaye das Blatt nicht zur rechten Zeit gepflückt hat. Von dem Ausfall der Ernte hängt eben für ihn so Manches ab. Wohl hat er ein auskömmliches Gehalt, von dem er noch manchen Gulden auf die hohe Kante legen kann; wie anders aber geht es in der neuen Kampagne, wenn ihm die letzte einen hübschen Extraverdienst gebracht hat. Um ihn zu treuer Pflichterfüllung und immer neuer Arbeit anzuspornen, ist er an dem Reingewinn der ihm anvertrauten Pflanzung betheiligt. Hart und schwer ist sein Tagewerk. Von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, also so lange in der Nähe des Aequators der Tag dauert, muß er bei glühender Sonnenhitze aufs Feld hinaus, um die Leute und ihre Arbeit zu beaufsichtigen.

In der monotonen Einsamkeit seines leichten Holzhäuschens verbringt er des Abends, wenn die nöthigen schriftlichen Arbeiten erledigt sind, seine knappen Erholungsstunden. Nur im dringendsten Falle würde er noch einmal das Haus verlassen; denn der Aufenthalt im Freien nach Sonnenuntergang wird sehr oft mit einem bösartigen Fieber bezahlt. Bescheidenen Ansprüchen kann das Häuschen genügen; andere darf der Assistent eben nicht machen; schon der Umstand, daß jedes Jahr ein anderer Theil des Estates bestellt wird, verbietet den Bau massiver, größerer Häuser; seine Wohnung muß ebenso wie die Scheunen und andere Baulichkeiten leicht abzubrechen und an anderer Stelle wieder



Tabaksfeld auf Sumatra.

aufzustellen sein. Verkehr mit den Kollegen giebt es auch nicht; der nächste ist meist erst nach stundenlanger Fahrt zu erreichen. Abwechselung im täglichen Leben und Vergnügungen kennt der Assistent gleichfalls nicht; Sonn- und Feiertags wird gearbeitet; die Kultur des Tabaks gestattet keine lange Ruhepause. Nur am 1. und 16. jedes Monats giebt es einen halben Rasttag; da wird der Lohn gezahlt. Acht Jahre muß so der Assistent auf dem Posten ausharren, wenn ihn nicht Krankheit zwingt, schon vorher Erholung zu suchen oder die Insel ganz zu verlassen. Dann giebt es einen Urlaub, neun Monate, die wohl ausnahmslos in der Heimath verbracht werden, wo dann Erholung von der ewigen Eintönigkeit eines schaffensreichen Lebens gesucht wird. Lange hält der Assistent aber den Müßiggang nicht aus. Mit Macht zieht es ihn zurück an den Ort seiner Thätigkeit; dort nur fühlt er sich glücklich; dort winkt ihm der Lohn für strenge Pflichterfüllung, dort ist er auch sein eigener Herr, unabhängig von den vielen kleinen Zufällen und Widerwärtigkeiten, die das Leben in den Kulturstaaten nun einmal mit sich bringt. Welch' wahrhafte und edle Freude harrt nicht seiner da draußen; was geerntet wird, das hat er dem Boden mit seiner Arbeit abgerungen.

Blatt für Blatt wird gepflückt, wenn die Zeit der Ernte kommt. Peinlichste Aufmerksamkeit ist geboten, damit auch nicht eines gelb wird und verloren geht. Schließlich wird die ganze Pflanze abgehauen und ebenso wie die vorher geernteten Blätter in der nahen Scheune zum Trocknen aufgehängt. Je mehr Feuchtigkeit und Oelgehalt die Blätter aufweisen, desto länger dauert der Trockenprozeß. Auch hier heißt es, die Augen aufhalten und nichts zu lange hängen lassen, nichts zu früh fortnehmen.

Ist der Tabak getrocknet, wird er in große Körbe gepackt und in die Fermentirscheune geschafft. Sie liegt in der unmittelbarsten Umgebung des stattlichen Wohnhauses,

das dem Manager ein weit bequemeres Heim bietet, als wir es bei den Assistenten gefunden haben. Hier wird der Tabak in kleineren, später in größeren Haufen aufgeschichtet und so zu einer natürlichen allmählichen Erhitzung gebracht, die bis zu 60 Grad und mehr sich steigert — er wird, wie es in der Kunstsprache heißt, fermentirt. Täglich muß der Wärmegrad festgestellt werden, damit der Tabak sich nicht zu sehr erhitzt, nicht „verbrennt". Täglich werden die Haufen umgearbeitet, bis auch die letzte Spur von Gährung aus den Blättern verschwunden ist. Erst durch diesen Fermentationsprozeß erhält der Tabak seinen eigenthümlichen Glanz, ähnlich dem des Glacéleders, und seine außerordentliche Elastizität.

Nun beginnt die Hauptarbeit, die des Sortirens nach der Güte, der Länge und der Farbe der Blätter. Es gehört dazu eine große Kenntniß des Materials; darauf, daß jede Sorte in sich gleichmäßig ist, beruht nachher der Werth der Sendung. Wie mühevoll diese Arbeit ist, kann man daraus ermessen, daß mehr als 20 Sorten auseinander zu legen sind. In Europa am meisten gesucht sind augenblicklich die hellen Sorten; die Amerikaner lieben dagegen dunklere Blätter mit kleinen lichten Flecken, die der Raucher als ein untrügliches Zeichen der Reife zu schätzen pflegt, während oft genug, wie mir gezeigt wurde, äußere Einflüsse, so namentlich der Regen, sie hervorrufen.

Die sortirten Blätter werden getrennt in Ballen gepackt und in große Matten eingenäht. Sie sind zum Versand fertig. Auf den großen Auktionen in Amsterdam gehen sie in die Hände der Zwischenhändler oder der Cigarrenfabriken über.

Jedes Blatt ist bis dahin schon durch unzählige Hände gegangen und durch wie viele mehr wird es noch gehen, ehe wir es in Stücke geschnitten und verarbeitet als Deckblatt der Zigarre beim Händler finden, der uns geschäftig ein

halbes Dutzend eleganter Kistchen mit der Anpreisung vorlegt: „Havana-Einlage, Sumatra-Deckblatt!"

So weiten Rufes sich der Tabaksbau auf Sumatra erfreut, ist er doch in seiner jetzigen Form noch nicht sehr alt. Man darf indessen daraus nicht schließen, daß der Tabak früher auf der Insel unbekannt gewesen sei. Das war er nicht. Im Gegentheil, die Malayen kannten und schätzten das aromatische Kraut schon lange. Willem Isbrand Bontekoe, dessen Indienfahrt wohl die abenteuerlichste gewesen ist, die je unternommen wurde, erzählt, welcher Jubel bei seinen Leuten geherrscht habe, als sie, schiffbrüchig an die Insel Sumatra verschlagen, auf einer Landspitze eine verlassene Feuerstätte fanden und neben diesem von den Eingeborenen offenbar vergessenen Tabak. Ob aber die Malayen jemals den Tabak auf Feldern angebaut haben, das ist zum Mindesten zweifelhaft. Wer die trägen Urbewohner Sumatras heute sieht, die schlechterdings zu keiner Arbeit zu bewegen sind, gleichgiltig, ob strenge Aufsicht oder winkender Lohn sie dazu anhalten soll, wird schwerlich geneigt sein, zu glauben, sie hätten je anderen Tabak gepflückt, als den, welchen die üppige Natur ihnen selbst in den Schooß warf.

Als man der Tabakskultur zuerst größere Aufmerksamkeit zuwendete, erklärte sie die holländische Regierung für ihr Monopol. Indessen hat sie mit dem Bau von Tabak keine glänzenden Geschäfte gemacht. Erst nachdem der letzte Regierungskontrakt abgelaufen war und nun der Tabakbau im ganzen Archipel freigegeben wurde, vollzog sich ein Wandel. Der erste, der für den Tabakbau auf Sumatra Privatkapital verwandte, war ein in Amsterdam ansässiger Deutscher, Namens Janssen. Er hat aus diesem Gelde reiche Früchte gezogen, denn er verstand es, sich den Handel mit der gesammten Tabaksernte der Insel zu sichern und beherrscht noch heute den Markt vollständig. Sehr zum

Schaden für Bremen und den deutschen Konsum geht der ganze Sumatra-Tabak nach Amsterdam, wie auch die Pflanzungen auf Sumatra größtentheils in holländischem Besitz sind. Die Verhältnisse liegen für diese Kultur auf Sumatra ungemein günstig und der aus ihr erzielte Gewinn ist ein sehr bedeutender. Der Sumatra-Tabak übertrifft an Güte aber auch den der anderen Inseln, sogar den Java-Tabak, um ein Erhebliches.

Im Gegensatz zu Java ist die Kaffeekultur auf Sumatra nicht bedeutend; die dort gezogenen Sorten erfreuen sich auch nicht der gerade beim Javakaffee so hoch geschätzten Eigenschaften. Theestauden werden nur wenig kultivirt. Der Reisbau ist bei Weitem nicht so allgemein wie auf Java; manche Gebiete sind sogar ganz auf die Einfuhr angewiesen. Dagegen wird sehr viel schwarzer und weißer Pfeffer auf Sumatra gezogen und von dort theils nach Singapur, theils nach Batavia gebracht, von wo er dann nach Europa gesandt wird. Die Kultur der Gewürznelken ist an der Westküste der Insel im Zunehmen begriffen. Zimmet wird nicht wie auf Ceylon und vereinzelt auf Java gebaut, sondern von den wilden Zimmetbäumen in den Gebirgswäldern geerntet. Der Hafen von Padang an der Westküste Sumatras ist für seine Ausfuhr von Bedeutung. Auch die Ramiékultur scheint für Sumatra eine Zukunft zu haben. Großen Umfang hat namentlich im Norden der Insel die Gewinnung von Rotang angenommen, jenem Stuhlrohr, das wildwachsende rankende Palmen liefern und das auch in Europa mehr und mehr zur Anfertigung leichter Möbel verwandt wird. Für die Zukunft des Guttapercha-Handels muß man dagegen ernste Besorgniß hegen; die Eingeborenen sind noch immer nicht zu einer rationellen Gewinnung dieses Stoffes zu bewegen; sie schlagen die Bäume einfach ab und legen sie an das Feuer, das dann das flüssig gewordene Guttapercha zum Ausfließen

bringt. Schließlich muß ich auch noch der Pferdezucht im Battaklande gedenken, die schöne volle Ponnies in solcher Zahl hervorbringt, daß mit den Thieren ein lebhafter Export nach Singapur, Java und Penang getrieben werden kann.

Man sieht, sehr intensiv wird der Landbau heute auf Sumatra noch nicht betrieben. Hier ist auch noch Raum, sehr viel Raum vorhanden. Unendliche Gebiete harren der Erschließung; dichte Urwälder, in denen der Tiger und der Elephant ein ungezwungenes Dasein führen, bedecken sie heute noch. Die großen Tabaksplantagen, die auf der Insel entstehen, können sich den Luxus erlauben, nur ein Sechstel oder ein Achtel ihres Gebietes zur Zeit zu bewirthschaften und den ganzen Rest jahrelang brach liegen zu lassen. Wenn die Berichte alter Forschungsreisender zuverlässig sind, so ist das allerdings früher einmal anders gewesen. Abu Seid, der berühmte arabische Seefahrer, dessen Schilderungen kühner Reisen nach China im achten Jahrhundert unserer Zeitrechnung uns erhalten sind, erzählt, Sumatra sei so fruchtbar gewesen und die Städte und Flecken hätten so dicht an einander gelegen, daß die Hähne sich gegenseitig schreien hörten und deshalb ihren Ruf gleichzeitig über das ganze Land ertönen ließen. Einen Zweifel in die Richtigkeit dieser Darstellung zu setzen, sind wir um so weniger berechtigt, als Abu Seid sich sonst als zuverlässiger Gewährsmann erwiesen hat, und der Verkehr zwischen Arabien und Sumatra damals auch so rege war, daß seine Zeitgenossen die Richtigkeit solcher Mittheilungen leicht kontrolliren konnten. Aloe- und Sandelholz, Kampfer und sonstige Spezereien waren für die Handelsleute von Oman, die ein Jahrtausend den Verkehr des Morgen- und Abendlandes vermittelten, begehrte Artikel und lohnten wohl die gefährliche, weite Fahrt nach dem Osten. Auffallenderweise scheinen die Araber, wie beiläufig erwähnt werden mag, den

Sago nicht geschätzt zu haben; jedenfalls nennt ihn Abu Seid nicht, und es ist bekannt, daß Marco Polo, der dieses Produkt auf seiner Fahrt von China nach Persien auf Sumatra, wo er fünf Monate bleiben mußte, kennen gelernt hatte, es zuerst nach Europa brachte. Marco Polo berichtet übrigens auch von dem ungemein lebhaften Verkehr, der zur Zeit seines Besuches auf der Insel (um 1295) mit China bestanden hat.

Die Zeiten haben sich gründlich geändert. Kriege der eingeborenen Stämme der Insel untereinander, das Auswandern der Malayen nach dem gegenüber liegenden Festland und das Eingreifen der europäischen Kolonialmächte haben die Bevölkerung sehr vermindert und tragen damit zugleich auch an dem erheblichen Rückgang der Kultur des Landes die Schuld. Erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts hat sich eigentlich wieder ein Umschwung bemerkbar gemacht, so daß jetzt Sumatra augenscheinlich einer neuen Blüthe entgegengeht.

Aber es fehlt noch Vieles. Vor allem giebt es auf der Insel so gut wie gar keine Verkehrswege. Wer auf einer Reise nur Unterhaltung und Vergnügen sucht, dem kann ich von einem Besuch Sumatras nicht dringend genug abrathen. Bequeme Verbindungen, auf denen man mühelos die Insel durchstreifen kann, giebt es nicht. Landstraßen sind so gut wie unbekannt, die „Mäusepfade“ des Hochgebirges aber beschwerliche und oft auch gefährliche Wege. Bis vor Kurzem kannte man auf Sumatra auch keine Eisenbahnen; heute giebt es ein paar Meilen Schienenwege in der Provinz Deli, die südlich von Atschin an die Straße von Malakka stößt, es sind jedoch bis jetzt nur ganz kurze Strecken, auf denen die dampfende Lokomotive schwerbeladene Tabakswagen befördert. Das Reisen in der „Prauwe“ aber, dem Einbaum, das sich als einziges Fahrzeug auf den schmalen, flachen Flüssen bewährt hat, die vom Gebirge in

unzähliger Menge ins Thal fließen und fast alle mit einander in Verbindung stehen, ist nicht Jedermanns Sache, für den nicht daran gewöhnten Europäer außerdem aber auch eine ziemlich sichere Quelle tückischer Fieber. Wer jedoch die Mühen und Unbequemlichkeiten des Vordringens in ein Stück echter Wildniß und wahren Naturlebens nicht scheut, auch mit Rücksicht auf seine Gesundheit nicht zu scheuen braucht, der wird reich entschädigt werden. In den Bergen findet er ein wildes, ungezügeltes Volk, das nach gewonnener Schlacht Menschenfleisch zum Festmahl bereitet, und einen jungfräulichen Wald, in den selten oder nie der Fuß des Menschen eingedrungen ist. Gern hätte ich jene Gegend selbst besucht, um mir ein eigenes Urtheil über ihren Werth zu bilden. Aber erfahrene Männer warnten dringend davor; es sei schon an sich ein Wagniß, da die Bewohner keinen Fremden in ihren Waldthälern duldeten und als Menschenfresser gefürchtet werden müßten; ganz besonders gefährlich sei es gerade jetzt, wo in Atschin wieder die Fahne der Empörung aufgepflanzt ist und sich die Batakker deshalb noch weniger unter der Controlle der holländischen Regierung fühlen, als sonst. Der besseren Einsicht beschloß ich nachzugeben, aber nur ungern verzichtete ich gerade auf diesen, vielleicht interessantesten Ausflug meiner Reise.

Atschin ist zweifellos der reichste und fruchtbarste Theil der Insel; käme er ganz in den Besitz der Niederländer, so würde das für die Zukunft von ganz Sumatra von großer Bedeutung werden. Die Gebirge sind sehr mineralhaltig und auch Gold wird vielleicht in erheblichen Mengen gefunden werden. Die Atschinesen sollen in ihren Flüssen Gold waschen. Das herrliche Goldgeschmeide, mit denen sich an den Festtagen ihre Frauen schmücken, ist ein deutliches Zeichen für das Vorkommen des Goldes. Auch der alte Brauch des Sultans von Kala, wie die Araber Sumatra nannten, jeden Morgen in den See nahe seinem

Palaste eine Goldstange zu werfen, aus deren Zahl man bei seinem Tode die Länge seiner Regierung berechnete und die dann unter die Mitglieder des königlichen Hauses, verdiente Beamte und Arme und Kranke vertheilt wurden, beweist, daß es ergiebige Goldfundstätten auf der Insel gegeben hat. Vorläufig allerdings wird es noch große Opfer kosten, bis der Krieg beendet ist. Die Atschinesen, die sich zum Muhamedanismus bekennen und mit fatalistischer Verzweiflung, aber auch sehr großer Geschicklichkeit und Tapferkeit fechten, nennen ihn einen heiligen Krieg. Die niederländische Regierung hat es dieses Mal an nichts fehlen lassen; sie hat sogar begonnen, an den Grenzen Eisenbahnen zu bauen, um die Verbindung mit den vordringenden Truppen unterhalten zu können. Vor Allem sind aber, im Gegensatz zu früheren Feldzügen, die Waffen der holländischen Soldaten dieses Mal gut, die Truppen sind ausnahmslos mit weittragenden Repetirgewehren ausgerüstet. Wo es zur offenen Schlacht kommen wird, braucht an dem Sieg der Niederländer nicht gezweifelt zu werden. Aber einer solchen weichen die Atschinesen mit ängstlicher Sorgfalt aus. Sie wissen die Vortheile, die ihnen der Kleinkrieg in den Urwäldern und Gebirgsschluchten bietet, wohl zu würdigen; sie wissen auch, daß sie an Körperkraft dem Feinde überlegen sind und im Kampf von Mann zu Mann mit ihrem Klewang, dem nach der Spitze breiter werdenden kurzen Schwert, den Gegner sicher zu Boden strecken. Sie lassen es deshalb zum Guerillakrieg kommen und diesen verstehen sie dann hinzuziehen, bis die Holländer schließlich ermatten, vom Fieber und anderen Krankheiten, darunter der schrecklichen Berri-Berri, gepackt werden und deshalb an den Rückzug denken müssen. Man sieht daher den Dingen auf Sumatra wenig zuversichtlich entgegen und spricht schon von weiteren Hunderten von Millionen, die der Krieg noch in Anspruch nehmen wird, wie er schon weit über eine Milliarde Mark gekostet hat,

ganz abgesehen von den 10000 Soldaten, deren Gebeine unter der Tropensonne Atschins bleichen.

Als ein Glück muß es angesichts dieser Thatsache noch angesehen werden, daß die Atschinesen an ihren Nachbarn im Hochgebirge keine absoluten Bundesgenossen haben. Während nämlich jene Muhamedaner sind, ebenso wie die Malayen, die den südlichen Theil Sumatras bewohnen, leben, wenn auch äußerlich abhängig von der niederländischen Regierung, so doch thatsächlich vollständig selbstständig, zwischen Beiden die heidnischen Batakker und Gayos, die in der Regel durch Kämpfe unter einander so sehr in Anspruch genommen werden, daß sie den Verhältnissen bei den muhamedanischen Atschinesen nicht viel Aufmerksamkeit schenken können.

Uebrigens ist man auf Sumatra davon überzeugt, daß die Atschinesen nicht ganz aus eigener Kraft den Krieg bisher haben führen können. Dafür sprechen schon ihre trefflichen Waffen und ihre reiche Munition. Aus Singapur und den anderen englischen Häfen der malakkischen Halbinsel sollen nach Atschin schon seit Jahren keine Verschiffungen stattgefunden haben. Ob aber auch die noch auf der Insel geduldeten, angeblich unterworfenen Sultane in allen Fällen ehrliches Spiel mit Holland treiben, ist eine andere Frage. Mit unverhüllter Deutlichkeit weist man namentlich auf den Sultan von Pedir hin, der einerseits in Singapur englische Beziehungen unterhält, die weit über den Rahmen seiner persönlichen Bedürfnisse hinausgehen, andererseits schon verschiedentlich den flüchtigen Bandenführern aus Atschin einen Zufluchtsort vor den Holländern in seinem kleinen Sultanat geboten hat.

Schließlich darf man das Eine nicht aus dem Auge lassen, daß Niemand ein so großes Interesse daran hat, daß Atschin nicht endgiltig pazifizirt und in eine blühende holländische Kolonie verwandelt wird, wie eben Großbritannien. Gab es doch eine Zeit, wo man sich in London

garnicht scheute, das ganz offen auszusprechen. Erst im Jahre 1872 ist jener Vertrag zwischen Holland und England aufgehoben worden, der 50 Jahre lang den Holländern verbot, irgend welche neuen Kolonien auf Sumatra nördlich von dem durch Singapur gehenden Breitengrad anzulegen. In den letzten 25 Jahren ist es nun zwar unausgesetzt das Bestreben Hollands gewesen, den nördlichen Theil der Insel zu erschließen; aber wie wir gesehen haben, stießen sie in Atschin auf Widerstand, den sie bis heute noch nicht haben brechen können.

Welche Bedeutung aber gerade Atschin für die Holländer und mit den Holländern für die ganze nichtenglische Welt hat, das zeigt ein Blick auf die Karte. Die Nordspitze von Sumatra würde eines Tages dem alten Seeräubernest und dem jetzigen Stützpunkt englischer Weltpolitik Singapur empfindlichen Abbruch thun können. Ganz besonders groß ist für Großbritannien diese Gefahr geworden, seitdem neuerdings auf Sumatra unermeßliche, leicht auszubeutende Kohlenlager gefunden sind, deren Produkte es mit den europäischen Kohlen aufzunehmen wohl im Stande sind. Ein großer Kohlenplatz am Eingang der Straße von Malakka, dem Punkte, wo der Handel dreier Erdtheile sich kreuzt, würde endlich die Welt vom britischen Joch befreien. Das ist ein Grund für uns, dringend zu wünschen, den Holländern möge die endliche Unterwerfung Atschins und die Anlage eines großen Hafenplatzes an seiner Nordspitze gelingen.

Für uns selbst aber müssen wir den weiteren Wunsch hegen, daß unser Auswärtiges Amt es verstehen möge, der deutschen Flotte einen bescheidenen Winkel an dieser Küste oder eine der kleinen, ihr vorgelagerten Inseln zu sichern, wo eine deutsche Kohlenstation angelegt werden könnte. Was nutzt uns eine starke Flotte, was alle Machtentfaltung in China und Australien, wenn eines Tages England uns

seine Kohlenlager sperren kann, wie es sie schon der deutschen, unter dem Prinzen Heinrich nach Ostasien gehenden Flotte zu sperren versucht hat. Wollen wir ernstlich im Interesse der wirthschaftlichen Wohlfahrt der Heimath und Hunderttausender von deutschen Arbeitern in unseren Fabriken Weltpolitik treiben, dann dürfen wir nicht auf halber Bahn stehen bleiben. Dann ist es mit der Verstärkung der Flotte allein nicht gethan; dann heißt es auch Stationen schaffen, wo die geleerten Kohlenbunker wieder gefüllt und die Mannschaft neu verproviantirt werden kann. Sumatra wäre der geeignete Platz für eine der wichtigsten derartigen Stationen. Werden wir zur rechten Zeit bereit sein, ein Opfer zu bringen, um uns von der holländischen Regierung eine solche Station zu sichern?

Besonders könnte Poeloe Way, eine an der Nordspitze Sumatras gelegene und den Niederländern gehörige Insel, eine ungeheuer wichtige Besitzung für Deutschland werden und sogar Singapur einen erheblichen Theil seiner Bedeutung nehmen. Ob die Regierung im Haag auf einen Vorschlag, uns das Inselchen abzutreten, eingehen würde, kann und soll an dieser Stelle nicht untersucht werden; die Gewinnung Poeloe Ways oder eines anderen geeigneten Hafens an der Küste Atschins würde aber selbst ein größeres Opfer rechtfertigen. Daß bei der dortigen muhamedanischen Bevölkerung das deutsche Reich auf Sympathieen stoßen würde, will ich auch nicht unerwähnt lassen. Die trefflichen Beziehungen des deutschen Kaisers zum Sultan sind unter allen Moslims in ganz Asien bekannt; ich habe ihrer Erwähnung thun hören, wo immer ich Muhamedaner getroffen, und dabei den Eindruck gewonnen, als habe durch sie das deutsche „Prestige" einen ganz ungeheueren Aufschwung erhalten. Die Reise des deutschen Kaisers nach Palästina und Syrien, sowie sein nochmaliger Besuch in Konstantinopel können nur dazu beitragen, das Ansehen

Deutschlands in den Augen der Muhamedaner zu stärken und zu kräftigen. So etwas empfindet man natürlich daheim nicht; aber wer im Ausland in direkte Berührung mit den muhamedanischen Völkern kommt und es nicht merken würde, müßte blind sein. Sollten das nicht auch die Franzosen fühlen, und aus diesem Grunde der Fahrt unseres Kaisers nach dem Morgenlande mit so großem Mißbehagen gegenüber stehen?

Doch ich komme auf diese Weise auf das Gebiet der hohen Politik, während es nur in meiner Absicht lag, Einiges über die wirthschaftlichen Verhältnisse Sumatras mitzutheilen.

Es ist bekannt, daß die holländische Regierung im Süden der Insel schon seit längerer Zeit eine Kohlenmine Namens „Ombillien" besitzt. Aber ihr Werth war nur gering, da der Transport ihrer Kohle nach den Punkten, wo man sie brauchte, sich in der Regel doch viel zu theuer stellte. Trotzdem und obwohl sie sich bei Weitem nicht mit westfälischer oder englischer Kohle zu messen vermag, wird sie von den kleinen Küstendampfern benutzt. Neuerdings aber sind unter erheblich günstigeren Verhältnissen Kohlenfelder auf Sumatra entdeckt worden, die es möglich machen, auch außerhalb der großen Häfen des Weltverkehrs Kohlen zu laden. Eine kapitalkräftige holländische Gesellschaft hat ihre Ausbeutung bereits übernommen und dazu zunächst 1 Million Gulden zur Verfügung gestellt. Die Kohle ist nach Aussagen von Fachmännern sehr viel besser als die der Regierungsmine; sie soll der japanischen Kohle ähneln.

Ihre Gewinnung wird kaum große Kosten verursachen, da kein Tiefbau erforderlich ist. Dabei dehnt sich ihr Vorkommen über sehr weite Strecken aus. Die Gesellschaft baut eine Feldbahn, die die gewonnene Kohle bis zum nächsten schiffbaren Fluß bringen wird. Da dann auf

diesem nur noch ein Weg von 91 englischen Meilen und nach dem hinterindischen Festland eine weitere Strecke von 120 englischen Meilen zurückzulegen ist, wird die Sumatrakohle fortan auch in Singapur konkurrenzfähig werden. Eine noch größere Bedeutung aber dürfte die Ausbeutung dieser Kohlenlager in dem Augenblick erhalten, wo es gelingt, auf der Insel Sumatra selbst eine große Kohlenstation für Ozeandampfer und Kriegsschiffe zu schaffen; eine solche würde eines Tages für alle nichtenglischen Schiffe eine sehr erhebliche Rolle spielen können. Auch im Süden der Insel soll an verschiedenen neuen Stellen im Lampongschen Distrikte das Vorkommen von Kohlen konstatirt worden sein; man erwartet in interessirten Kreisen, wenn die Felder erst erschlossen werden, auch Batavia als Kohlenstation in Zukunft eine größere Rolle sichern zu können.

Der Vollständigkeit halber soll hier nicht unerwähnt bleiben, daß auch auf Borneo und der ihm nordwestlich vorgelagerten kleinen britischen Insel Labuan Kohlen gefunden werden, die indessen mit den deutschen und englischen Produkten keinen Wettkampf auszuhalten vermögen, vielmehr an Güte nur den minderwerthigen chinesischen gleichkommen. Aber wenn sie sich auch nicht für die großen Dampfer eignen, so spielen doch für den lokalen Verkehr auch diese hinterindischen Kohlen bereits eine gewisse Rolle.

Auch auf Sumatra ist neuerdings vorzügliches Petroleum entdeckt worden. Die ersten Versuche waren wenig erfolgreich, da es an den nöthigen Geldmitteln für die Bohrung fehlte, und das Petroleum meist erst in einer Tiefe von 200 Fuß unter viel Kieselerde sich findet. In sehr anerkennenswerther Weise sprang aber hier die holländische Regierung helfend ein, die überhaupt in allen wirthschaftlichen Fragen das unmittelbare fiskalische Interesse sehr verständig eindämmt und sobald ein dauernder zukünftiger Gewinn winkt, zu Opfern stets bereit ist. Sie stellte von

1888 an zuverlässigen Unternehmern für Petroleumbohrungen unverzinsliche Vorschüsse zur Verfügung. Aber auch als die Bohrungen erfolgreich wurden und 1891 eine größere Gesellschaft die Bearbeitung von Petroleumquellen übernommen hatte, wollte es Anfangs nicht recht vorangehen; man verstand die Raffinerie nicht. Seit ungefähr drei Jahren jedoch raffinirt man das rohe Oel auf Sumatra vorzüglich und nun hat auch das Geschäft einen großen Aufschwung genommen. Die Königliche Gesellschaft allein fördert jetzt im Ganzen 10 000 Kisten à 60 Liter im Jahr; neue Unternehmungen schießen überall wie Pilze aus der Erde. Wie mir mitgetheilt wurde, sind in den letzten beiden Jahren etwa 30 Petroleumgesellschaften mit einem Kapital von 120 Millionen Gulden auf Sumatra konzessionirt worden, die übrigens sämmtlich holländisch sind, wie denn überhaupt nur holländische Gesellschaften vom Gouverneur Gerechtsame erhalten. Als Grund hierfür wurde mir das Bestreben angegeben, die Standard Oil Company von der Insel fern zu halten, die mit wachsendem Mißbehagen das Aufblühen der Konkurrenz in Hinterindien verfolgt und schon 40 Millionen mexikanische Pesos geboten haben soll, um Konzessionen auf Sumatra zu erwerben. Daß auch auf Java, Borneo und anderen Inseln des indischen Archipels Petroleum gefunden wird, habe ich bereits in meinem Berichte über Batavia erwähnt. Es ist kaum fraglich, daß die Zeit nicht mehr fern ist, wo das in Südostasien gewonnene Petroleum in Vorderindien, China, Japan und Australien mit dem amerikanischen konkurriren wird. Für mich besteht weiter aber auch kein Zweifel, wer schließlich den Sieg davon tragen muß. Die asiatischen Inseln verfügen über gute Arbeitskräfte zu einem Tageslohn von 50 Pfennigen; daß der in den Vereinigten Staaten gezahlte mindestens 8 bis 10 Mal so hoch ist, darf ich als bekannt voraussetzen. Von dem Ernst aber, mit dem die Asiaten

den Kampf mit den Amerikanern aufgenommen haben, liefert die große Zahl von Tankschiffen, die überall in Gebrauch sind, den besten Beweis.

Daß dort, wo die Mineninduſtrie sich plötzlich in so reger Weise entwickelt, auch der Minenschwindel blüht, liegt auf der Hand. Er hat indessen auf Sumatra, wie im ganzen Archipel, einen solchen Umfang angenommen, daß aller Anlaß zu der denkbar größten Vorsicht gegeben ist. Ich will durchaus nicht grundsätzlich von einer Betheiligung an Bergwerksunternehmungen auf Sumatra abrathen, im Gegentheil, ich glaube, das Kapital kann in ihnen sogar sehr lukrative und dabei auch sichere Anlage finden; aber sorgfältigste Prüfung ist geboten, ehe man auch nur eine Mark hergiebt. Kurz mag hier die Silberfrage gestreift werden. Abgesehen von der Westküste giebt es auf ganz Sumatra nur mexikanische Silberdollars als Münze. Für die Ostküste ist der gegenwärtige niedrige Silberstand ein unleugbarer Vortheil, da die Löhne auf der Insel mit billigem Silber bezahlt werden, der Pflanzer in Amsterdam aber für seinen Tabak vollwerthige holländische Gulden einstreicht. Die Regierung selbst ist natürlich vorsichtig genug, alle Steuern und Abgaben in holländischer Münze zu verlangen, und sich nicht auf den schwankenden Silberkurs zu verlassen. Eine Preissteigerung des Silbers würde für die holländischen Pflanzer auf Sumatra einen empfindlichen Rückgang ihrer lohnenden Ausfuhr bedeuten.

Zum Schluß noch ein paar Worte über die sehr mangelhaften Verkehrsmittel des heutigen Sumatra. Sie werden den Anforderungen des modernen Handels in keiner Weise gerecht. Allerdings liegen fast alle Orte an kleinen Flüssen, deren es unzählige auf der Insel giebt, die merkwürdiger Weise wieder vielfach unter sich durch kleine Wasserläufe verbunden sind. Wenn aber auf diesen natürlichen Wasserstraßen auch ein lebhafter Verkehr stattfindet,

sind sie doch so flach, daß meist nur die kleinen „Prauwen“ der Eingeborenen sich auf ihnen bewegen können. Das sind Einbäume von einer Länge bis zu 6 Metern und einer verhältnißmäßig großen Breite in der Mitte, also eine Art Kanoes. Daß diese Fahrzeuge nur ganz primitiven Ansprüchen gerecht zu werden vermögen, ist selbstverständlich.

Dazu kommt noch, daß auch die Mündungen der Flüsse flach sind, und daher größere Schiffe zum Laden und Löschen nicht einlaufen können. Nur in Laboean, dem Hafen an der Nordküste Delis, sind die Verhältnisse etwas besser; auch ist dort ein guter Pier vorhanden, der dem nicht unbedeutenden Verkehr nach Penang und Singapur zu Statten kommt.

Landstraßen, die z. B. auf Java in geradezu vorzüglicher Beschaffenheit und sehr großer Zahl vorhanden sind, giebt es auf Sumatra fast gar nicht. Der Eisenbahnbau liegt noch in seinen ersten Anfängen. Es existirt nur eine Linie von etwa 100 km, die Laboean mit Medan und Biadgei verbindet und für den Tabakstransport schon eine Rolle spielt. Wie auf den anderen Inseln des indischen Ozeans haben sich übrigens auch die Eingeborenen Sumatras schnell daran gewöhnt, die Bahn zur Fahrt zu benutzen. Dementsprechend ist auch der Personenverkehr auf dieser Linie eingerichtet, der sich auf drei Klassen vertheilt, von denen die letzte ausschließlich von Eingeborenen benutzt wird.

Bleibt unter diesen Verhältnissen auch noch Vieles für die nächste Zeit zu thun übrig, um die Verkehrs-Verhältnisse zu verbessern und den Anforderungen des Handels von heute anzupassen, so liegt in dem schnellen Aufblühen des Eisenbahn-Unternehmens auf der Insel eine Gewähr für die Zukunft weiterer moderner Verkehrswege. Sumatra ist in wirthschaftlicher Beziehung weit hinter Java und Ceylon

zurückgeblieben; aber schon die allernächste Zeit dürfte auch für diese Insel einen vollständigen Umschwung der Verhältnisse bringen. Daß damit für Sumatra wie für die Pioniere der Kultur, die sich dort ein Arbeitsfeld suchen, eine Periode großen materiellen Segens anbrechen wird, unterliegt für mich keinem Zweifel.

Siebentes Kapitel.

Im Lande der weißen Elephanten.

Wieder galt es zunächst nach Singapur zurückzukehren, von wo eine regelmäßige Verbindung mit Bangkok unterhalten wird, und zwar durch die Blue Funnel Line (die Linie mit den blauen Schornsteinen) der Ocean Steamship Company, welche allwöchentlich mehrere Dampfer nach Siam laufen läßt.

Es sind zum Theil recht gut gebaute, wenn auch nur kleine Schiffe, die in den Dienst dieser Strecke gestellt sind. Unser „Gorgon" ist ein Fahrzeug von 900 Tons, also ein Schiff von der Größe unserer kleinsten deutschen Avisos „Komet" oder „Meteor". Der Kapitän, der den Dampfer bereits seit zwei Jahren führt, gerieth ordentlich in Verlegenheit, als er sah, daß fünf Passagiere erster Klasse mitfahren wollten; mehr als zwei, höchstens drei giebt es in der Regel nicht. Was uns an Bequemlichkeit in Folge dessen abging, suchte der Kapitän durch Liebenswürdigkeit zu ersetzen. Er war in jeder Weise bestrebt, uns den viertägigen Aufenthalt so erträglich wie möglich zu machen, und fand für seine Aufmerksamkeit, da wir unsere Ansprüche von vornherein im Vergleich des „Gorgon" mit den bisher benutzten großen Ozeandampfern auf ein Minimum herabgeschraubt hatten, bei uns entsprechende Anerkennung.

Ich habe selten einen so zuvorkommenden englischen Kapitän wie den des „Gorgon" gefunden; er räumte mir sogar sein Heiligthum, seine eigene Kabine, zum Arbeiten ein. So ging denn Alles vortrefflich; nur die Stewards, lauter Chinesen, von denen auch nicht Einer Verständniß für Reinlichkeit und ihre besondere Nothwendigkeit unter den Strahlen der heißen Tropensonne hatte, ließen Vieles zu wünschen übrig. Die Fahrt zeichnete sich durch große Ruhe aus; das Meer war wenig bewegt; offenbar lassen die weit vorgelagerten Halbinseln von Malakka und Cambodscha in dem dazwischen liegenden Busen von Siam keinen erheblichen Seegang aufkommen. Obwohl unsere Kabine ganz hinten am Stern lag, merkten wir von einer Bewegung kaum etwas.

Zum ersten Male habe ich hier unterwegs fischen gesehen, und zwar mit einem langen Strick. Wiederholt hatten wir das Vergnügen, daß irgend ein stattlicher Meeresbewohner sich am Köder unseres Angelhakens festbiß. Von der Größe der Fische wird sich der Leser einen Begriff machen, wenn er hört, daß ich mehr als einmal nicht im Stande war, die Angel allein aufzuziehen, vielmehr Schiffsleute um Unterstützung bitten mußte. Die erfreuliche Folge dieser beutereichen Seejagd war, daß täglich an der Tafel der schönste frische Fisch servirt werden konnte.

Die Reisegenossen vorn im Zwischendeck, Chinesen und Malayen, vermochten uns nach den Erfahrungen, die wir auf den Dampfern nach den niederländischen Kolonien gemacht hatten, kein großes Interesse mehr abzugewinnen. Singapur ist der Markt, der ganz Hinterindien mit Lohnsklaven versorgt, freien Arbeitern zwar, aber Leuten, deren Behandlung, dafür daß sie frei sind, nach unseren Begriffen Alles zu wünschen übrig läßt und die gewiß nicht besser, vielfach sogar ein gutes Stück schlechter gestellt sind als wirkliche Sklaven. Es sind stumpfsinnige Menschen, die sich

wie eine Heerde Vieh zur Arbeit treiben lassen; höchstens, daß es dem Einen oder Anderen einmal gelingt, den Heuerbas zu betrügen, indem er sich bei der Einschiffung unsichtbar macht oder vom Schiff, das ihn an seinen zukünftigen Arbeitsplatz zu bringen bestimmt ist, noch im letzten Augenblick wieder zu entweichen versteht. Auffallend war unter den Passagieren des Zwischendecks nur eine vollständig in Gelb gekleidete Figur, ein buddhistischer Priester, der sich anscheinend kasteite; wenigstens prügelte er mit einem starken Holzklöppel unaufhörlich eines seiner Beine.

Am dritten Tag unserer Fahrt überraschte uns der Kapitän mit der Ankündigung, er wolle nicht vor der Barre von Bangkok liegen bleiben, sondern lieber bei einer der Inseln vor Anker gehen, um eine Expedition in das Innere mit uns zu machen. Natürlich nahmen wir das Anerbieten mit dem größten Dank an, winkte uns doch eine schöne Beute, da die Insel als ungemein thierreich geschildert wurde. In den herrlichen Wäldern, die ihre Berge und Schluchten bedecken, kommen Tiger, gewaltige Hirsche, die größten Affenarten und vor Allem riesige Seeschildkröten vor.

Um 10 Uhr Vormittags fiel der Anker vor der Insel, als deren Namen die Seekarte Koh Kram angiebt. Schnell war ein kleines Boot ausgerüstet. Der Kapitän wählte ein paar tüchtige Leute der Mannschaft aus; ein gutes Frühstück wurde eingepackt und lustig stießen wir vom „Gorgon" ab. Zunächst ging es an eine Austernbank, von denen zahlreiche der Insel vorgelagert waren. Der Fang war sehr ergiebig; nicht allein konnten wir selbst uns an den delikaten Thieren gütlich thun, sondern zu unserer Freude auch für die zurückgebliebenen Schiffsgenossen eine reichliche Portion an Bord nehmen. Die Koh Kram-Auster ist nicht groß, fand aber bei Allen ungetheilten Beifall.

Leider war die Ausbeute des Tages nicht so ergiebig, als wir nach dem Austernfang schon gehofft hatten. Weder ein Tiger noch ein Hirsch kam uns zu Gesicht. Wir mußten zufrieden sein, daß wir wenigstens eine Riesen-Schildkröte entdeckten. Affen haben wir in allen Größen gesehen; ebenso die verschiedensten Arten von Vögeln, und prachtvolle Schmetterlinge belebten die großen herrlichen Bäume. Unter der Führung des Kapitäns durchstreiften wir einen ziemlichen Theil der Insel. Inzwischen hatten die chinesischen Diener aus dem Segel unseres Bootes ein schönes Zelt hergestellt, und als wir uns diesem näherten, stiegen über ihm die deutsche, englische und holländische Flagge auf. Daß wir nach der immerhin doch anstrengenden Wanderung die Mahlzeit, die uns die Leute bereitet hatten, mit besonderem Appetit verzehrten, ist selbstverständlich; müßte ich nicht fürchten, daß der Leser es für einen alltäglichen Gemeinplatz hielte, so möchte ich sagen: selten noch hat mir ein Essen so gemundet als die auf Koh Kram improvisirte Mahlzeit.

Abends wurde die Fahrt des „Gorgon" wieder aufgenommen. Als wir die Barre passirten, kamen die siamesischen Zollbeamten an Bord. Dann liefen wir in den Menam ein, den Chow-Phya, „die Mutter der Flüsse", wie ihn die Eingeborenen nennen. Auf ihm ging es noch 25 englische Meilen aufwärts. Nie bin ich von Mosquitos in ähnlicher Weise belästigt worden wie hier. Aber die dichten bis an das Ufer reichenden Wälder bieten diesen unermüdlichen Plagegeistern auch einen zu verlockenden Schlupfwinkel, von dem aus sich bequeme Expeditionen gegen die nichts ahnende Menschheit unternehmen lassen, die in diese Gebiete einzudringen wagt. An Schlaf war gar nicht zu denken. So stieg ich denn auf die Kommandobrücke hinauf zum Kapitän und ließ mir von ihm die im Dunkel der Nacht zum Theil nur schwer zu erkennende

Gegend erklären. Große Palmenpflanzungen und wogende Reisfelder unterbrechen vielfach den Wald. Je mehr wir uns der Stadt Bangkok näherten, und je heller es wurde, desto mehr wurden Zeichen menschlicher Kultur sichtbar. Im Lichte der aufgehenden Sonne gewahrte ich dann auch inmitten all des saftigen Grüns die kleinen Hütten der Eingeborenen, die geradezu auf dem Wasser zu schwimmen scheinen. Trotzdem der Fluß entsetzlich schmutzig aussah, tummelten sich in seinen Fluthen doch Männlein, Weiblein und Kinder. Das Baden ist hier zu jeder Tageszeit an der Ordnung und scheint die Haupterholung der Leute zu sein.

Allmählig kamen auch einzelne hoch in die Lüfte ragende Bauwerke in Sicht: Bangkok, wie mir der Kapitän erklärte. Auf dem Fluß machte sich ein sehr lebhaftes Treiben bemerkbar. Da lagen siamesische Kriegsschiffe und große Dampfer vor Anker, kleine Fahrzeuge aller Art, von den winzigen „Nußschalen" bis zu den größeren „Omnibus", schossen durch die Fluthen, überallhin den Verkehr vermittelnd. Um 7 Uhr Morgens ließen wir den Anker fallen.

Nicht weit von unserem Dampfer zeigte ein kleines unansehnliches Fahrzeug, das kaum den Namen Kriegsschiff verdient, die französische Flagge. Die blau-weiß-rothe Trikolore ist für die Siamesen ein konstanter Warnungsruf „Memento mori". Frankreich trägt sich mit der schlecht verhüllten Absicht, Das, was es bis heute von Siam noch übrig gelassen hat, zu annektiren. Saigon wird erst in dem Augenblick den erwarteten Werth haben, wo es der Hafen für ein ergiebiges Hinterland geworden ist. Dieses Hinterland aber ist das silberreiche Jünnan, Chinas südlichste Provinz. Vor fünf Jahren brach Frankreich einen Krieg mit dem wehrlosen Siam vom Zaun, der ihm den Weg nach Jünnan bahnen sollte. Aber der Mekong, der damals zur Grenze gemacht wurde, ist als Wasserstraße

unbrauchbar, und der erwartete Weg nach Jünnan war nicht gewonnen. Man weiß jetzt in Paris, daß der Weg dorthin den Menam hinauf über Bangkok führt. England hat mit anderen Ländergebieten zu viel zu thun, um sich um die Entwickelung der Dinge in diesem Theile des angeblich französischen Interessenkreises kümmern zu können; es dürfte sich einem Vordringen Frankreichs über den Mekong nach Westen kaum ernstlich widersetzen. So hat Letzteres in Siam mehr oder weniger freies Spiel.

Vorläufig hat es sich mit gewissen Niederlassungsrechten und Handelsverträgen befriedigt erklärt; daß diese einseitig im französischen Sinne ausgebeutet werden, dafür sorgen die Franzosen, und die Geschützrohre ihres Kriegsfahrzeugs auf dem Menam scheinen den Siamesen zu verkünden, daß jede Unnachgiebigkeit mit derselben Brutalität und derselben Rechtsbeugung beantwortet werden wird, mit der 1893 die Grenze bis zum Mekong vorgeschoben wurde. Unwillkürlich aber muß sich jeder Deutsche fragen, ob unsere Reichsregierung einem erneuten Vorstoß der Franzosen über den Mekong hinaus mit derselben Gleichgültigkeit zusehen wird, die sie bisher den französischen Erwerbungen in Hinterindien gegenüber gezeigt hat. In ganz Siam giebt es nicht mehr als 1000 Ausländer, und von diesen sind 150 Deutsche. Die Deutschen in Siam sind aber am Handel in ganz anderem Maße als die Franzosen betheiligt; die deutschen Bangkok anlaufenden Schiffe stehen den englischen an Tonnenzahl kaum nach, übertreffen die französischen aber um mehr als das Zwanzigfache. Ich habe in ganz Bangkok nur eine einzige französische Firma gefunden, und welche Bedeutung diese hat, wird der Leser selbst ermessen, wenn er erfährt, daß es die eines Friseurs war, der, nebenbei bemerkt, seine Künste nur recht mangelhaft zu verstehen schien.

Eine Besitzergreifung Siams durch die Franzosen müßte für den deutschen Handel von großem Nachtheil werden. Viel-

leicht sehen in Anbetracht solcher auf dem Spiele stehenden Interessen diejenigen, welche nur zu gern bereit sind, die Nase mißbilligend zu rümpfen, wenn man in offiziellen Kreisen Berlins sich bemüht, exotischen Fürsten eine glänzende Aufnahme zu bereiten, die Dinge in Zukunft mit etwas anderen Augen an. Es ist für uns von der allergrößten Bedeutung, daß wir einerseits bei den schwächeren Staaten des Auslandes im Rufe großer Macht und Stärke stehen, andererseits uns aber auch der Sympathien ihrer Regierungen versichern.

Die siamesischen Zollbeamten zeichneten sich durch große Liebenswürdigkeit und uns Vergnügungsreisenden gegenüber durch angenehme Nachsicht aus; ohne weitere Plackereien konnten wir unmittelbar nach der Ankunft auf dem Menam ins Hotel fahren. Ins Hotel! Selten habe ich eine solche Enttäuschung erlebt wie hier. Ein furchtbarer Schmutzkasten, der in jedem Detail darauf berechnet ist, die Reisenden auszubeuten. Ich habe Manches auf der Welt gesehen und erlebt; manch' böse Erfahrung auch gerade im Punkte der Unterkunft in fremden Ländern gemacht. Doch Bangkok „beats all", wie der Engländer sagt, sowohl was Mangel an Komfort, wie Höhe der Preise betrifft. Aber was nützte Alles. Wollten wir uns nicht den Aufenthalt im siamesischen Reiche von Anfang an vergällen lassen, so war das Beste, ein noch süßeres Gesicht als der ewig lächelnde, amerikanische „General Manager" des Hotels und seine Beamten zu machen. Leider haben auch spätere Besucher kaum Hoffnung, bessere Unterkunft zu finden. Der fehlende Fremdenverkehr läßt ein Konkurrenzunternehmen wenig aussichtsvoll erscheinen.

Bangkok ist eigentlich eine moderne Stadt. Noch vor zweihundert Jahren war sie ein unbedeutender, kleiner Flecken. Die Hauptstadt des Siamesenreiches war damals Ajuthia, das etwa zehn deutsche Meilen stromaufwärts am

Menam lag. Erst eine Revolution, die nach einem siegreichen Kriegszug der Birmanen, auf dem auch Ajuthia in Schutt und Asche gelegt war, im Jahre 1782 die jetzt herrschende Dynastie auf den Thron brachte, wurde die Veranlassung, die Residenz nach dem eben aufblühenden Bangkok zu verlegen, das dann schnell einen ungeahnten, fast beispiellosen Aufschwung nahm. Ajuthia liegt seitdem in Trümmern.

Siam ist ein ungemein reiches Land. Der Export von Bangkok, der sich vor der Hand auf Reis, Pfeffer, Teakholz, Fische, Häute, Vieh und Felle beschränkt, zu denen neuerdings einzelne Mineralien kommen, belief sich im Jahre 1895, dem letzten, für das ich einen statistischen Nachweis erhalten konnte, auf mehr als 25,25 Millionen Dollars, denen für den Import nur 19,4 Millionen Dollars gegenüberstanden. Es giebt in Siam unendliche Wälder, in denen die werthvollsten Holzarten vorkommen; bisher sind die alten Bäume gestürzt und verfault; die Axt des Holzfällers könnte hier ungezählte Millionen gewinnen, und eine geordnete Wirthschaft dabei sehr wohl verhindern, daß durch Raubschlag Alles sofort vernichtet würde. Auch die Bergwerke versprechen ungeahnte Ausbeute. Eisen, Kohle, Gold, Silber, Blei, Zinn, Petroleum und Edelsteine sind in reichen Massen vorhanden und werden einst die Quelle großer Reichthümer werden. Zur Zeit sind namentlich die Holländer eifrig beim Exploriren der Bodenschätze, von einem Exploitiren aber ist noch nirgends recht die Rede. Daß an allen Ecken und Enden Konzessionen vergeben werden, regt auch hier das Spekulationsfieber mächtig an. Aber die Grundlagen, die für Montanunternehmungen thatsächlich vorhanden sind, erscheinen so solide, daß diese sich auch trotz des jetzt in Szene gesetzten Gründungsschwindels durcharbeiten werden. Dem deutschen Kapital kann eine Betheiligung an den Bergwerksunternehmungen, soweit deren Leitung in ver-

trauenswürdigen Händen liegt (das ist aber eine conditio sine qua non), warm empfohlen werden; sie wird mit der Zeit reiche Früchte tragen. Lähmend wirkt gegenwärtig nur noch die Furcht vor politischen Umwälzungen im französischen Sinne.

Das Eisenbahnwesen liegt in Siam noch in den ersten Anfängen. Vor sechs Jahren wurde die erste Schienenstrecke gebaut und zwar von Packnam, dem an der Mündung des Menam gelegenen Hafenort, nach Bangkok, der Hauptstadt des Landes, die von jenem etwa 25 englische Meilen entfernt ist. Es ist eine Sekundärbahn, die keine große Bedeutung hat, da der Menam für die Mehrzahl der Schiffe, die den Verkehr zwischen Siam und Singapur oder Saigon vermitteln, tief genug ist. Nur die ganz großen Schiffe können die dem Fluß vorgelagerte Barre nicht passiren und müssen draußen gelöscht und geladen werden; für den Transport ihrer Waaren spielt dann natürlich die Bahn eine gewisse Rolle, obwohl die Güter auch direkt in kleineren Fahrzeugen bis Bangkok gebracht werden können.

Von größerer Bedeutung ist dagegen die Linie Bangkok-Korat, die sich zunächst etwa 130 km weit nach Norden wendet und dann weitere 130 km nach Osten gehen soll. Fertig gestellt und seit 1893 in Betrieb ist von dieser Linie nämlich bisher nur die erste Hälfte bis Gengkoi. Sie ist normalspurig (1,435 m) und wird in Zukunft sozusagen die Stammlinie für weitere Unternehmungen werden. An sie soll sich, eben in Gengkoi, auch die von der englischen Gesellschaft geplante Linie nach Jünnan schließen. Während es sich bei letzterer aber um ein Aktienunternehmen handeln wird, ist die Linie Bangkok-Korat Staatsbahn. Ihre höheren Beamten sind durchweg Ausländer, namentlich Deutsche; aber auch Engländer, Belgier und Dänen findet man. Die Verwaltung hat infolge dessen einen entschieden deutschen Zug. Die Unterbeamten sind Siamesen, die jedoch, um

angestellt zu werden, die Kenntniß der englischen Sprache nachzuweisen haben. Die Tarife sind niedrig. Hohe Frachtsätze oder Passagepreise zu nehmen, verbot sich zu Beginn von selbst, wollte man die Siamesen an die Benutzung der Bahn gewöhnen. Der erwartete Erfolg ist nicht ausgeblieben, und die Bahn scheint sich bei niedrigen Tarifsätzen nicht schlecht zu stehen, so daß man sie nicht erhöht. Fortwährend laufen bei der Verwaltung Gesuche ein, neue sogenannte Reisstationen einzurichten, ein Beweis dafür, daß der Siamese den Werth der Bahn als Transportmittel für seine Ackerbauprodukte, unter denen der Reis die erste Stelle einnimmt, wohl zu würdigen weiß. Auch der Personenverkehr nimmt, wenigstens in der von den Eingeborenen benutzten 3. Wagenklasse, stetig zu. Auffallend wenig werden dagegen die 1. und 2. Klasse gebraucht, die sehr saubere und bequeme Wagen mit sich führen. Die Zahl der Europäer, die sie benutzen, ist allerdings nicht groß. Es leben kaum tausend Fremde in Siam.

Für den Bau und Betrieb der Bahnen bezog der siamesische Staat im Anfang ausschließlich englisches Material. Seit Jahr und Tag aber liegt er mit den Lieferanten in einem Prozeß. Infolgedessen haben die Engländer ihr bisheriges Monopol verloren. Es sind in den letzten Jahren mehrfach größere Bestellungen auf Schienen, Wellblech, Brücken u. s. w. nach Deutschland gegangen. Eine neue Submission auf 2800 Tonnen Schienen ist gleichzeitig in England, Deutschland und Belgien ausgeschrieben worden.

Technische Schwierigkeiten sind bei dem Bau der Strecke Bangkok—Gengkoi nicht zu überwinden gewesen; ebensowenig sind solche auf der Linie bis Korat vorhanden. Indessen hat das Fehlen aller Transportmittel im Lande die Heranschaffung des Baumaterials ungemein schwierig gestaltet. Hier hatten die Ingenieure manche Nuß zu

knacken, von deren Härte ein nicht mit den Verhältnissen Vertrauter sich schlechterdings keine Vorstellung machen kann. Dazu kam, daß es schwer war, geeignete Arbeiter zu finden. Den europäischen Leitern und Aufsehern erwuchs in dem ungesunden Klima ein arger Feind. Die eingeborenen Siamesen aber waren nicht dazu zu bewegen, Arbeit zu leisten. Sie schützten Furcht vor den bösen Geistern vor, die mit der Bahn ins Land gebracht werden sollten. So mußten denn für die geringste Werkleistung erst chinesische Kulis herangebracht werden, die vielleicht nicht minder abergläubisch sind als die Siamesen, die aber in der Hoffnung, einen etwas höheren als den gewohnten Lohn zu verdienen, sich zu jeder Arbeit bereit finden.

Eine weitere neue Bahn, um die sich zur Zeit ein englisches Konsortium bewirbt, ist die Strecke von Bangkok nach Ratbrai und Petschabrai. Durch sie würde eine Verbindung mit der malakkischen Halbinsel hergestellt werden. Ertheilt Siam die Konzession dazu, und nach den mir zugehenden Berichten herrscht darüber kein Zweifel, so dürfte es nicht lange dauern, daß auch von Singapur aus ein Schienenstrang nach Norden gelegt und damit die Verbindung zwischen diesem für den Weltverkehr so wichtigen Hafen und Bangkok hergestellt wird.

Endlich geht man auch mit dem Gedanken um, eine Bahn von Bangkok nach Anghin zu bauen, um eventuell den Hafen dorthin zu verlegen. Die jetzigen Hafenverhältnisse sind sehr traurig; der Menamfluß eignet sich nicht für den Weltverkehr. Fast alle Schiffe müssen einen Tag vor der Barre liegen, ehe sie einlaufen können. Große Schiffe können überhaupt nur außerhalb der Barre geladen und gelöscht werden; sie laufen daher die geschützten Häfen, an denen die dem Lande vorgelagerten Inseln glücklicher Weise nicht arm sind, an, worauf die Waaren mit chinesischen Segelschiffen ans Festland gebracht werden.

Uebrigens bringt der König von Siam dem Fortgang des Bahnbaues das regste Interesse entgegen. Er überzeugt sich von den Fortschritten von Zeit zu Zeit persönlich; ja er schenkt sogar einzelnen Details seine Aufmerksamkeit. Ich sah zufällig, wie der König seinem Erstaunen Ausdruck verlieh, daß die Beamtenwohnungen des sehr freundlich gelegenen Bahnhofs in Bangkok, welcher eine Vergrößerung erfuhr, um eine ganze Etage in die Höhe gehoben waren, wobei er namentlich darüber höchlichst amusirt war, daß die Briefkästen und das Telegraphenamt hoch oben in der Luft schwebten.

Ein großer Nachtheil für Bangkok ist der Mangel an trinkbarem Wasser. Eine Stadt von mehr als viermalhunderttausend Einwohnern und dabei ohne Trinkwasser ist wohl ein Unikum auf der Welt. Die Europäer lassen sich Wasser aus Singapur kommen. Die Eingeborenen fangen an zu begreifen, daß sie bisher Schmutz getrunken haben; man findet in einzelnen Gegenden auch für sie bestimmte Reservoirs, in denen sich Regenwasser sammelt. Aber sie sind noch sehr selten. Der Gedanke, eine Wasserleitung für die Stadt zu bauen, ist unzählige Mal erörtert, ebenso oft aber wieder fallen gelassen worden; die Kosten, die der Bau verursachen würde, scheinen unerschwinglich hoch, und das Projekt rückt immer wieder in nebelhafte Ferne. Dabei darf man nicht glauben, es gäbe hier überhaupt kein Wasser. Im Gegentheil, Bangkok ist schon öfter das Venedig der neuen Welt genannt worden. Die Stadt liegt am Menam oder ist vielmehr zu einem großen Theil auf verankerten Flößen im Strom selbst erbaut, der sich an mehreren Stellen seeartig erweitert. Zahllose Kanäle bilden die Straßen, auf denen sich ein geschäftiges Leben entwickelt. Jedermann ist auf dem Wasser zu Hause; selbst kleine Kinder verstehen schon mit dem Ruder umzugehen. Auf dem Wasser arbeitet der Siamese, auf

dem Wasser sucht er kühle Erholungsstunden; auf dem Wasser lebt er.

Daß unter diesen Umständen die Fluthen des Menam nicht krystallklar sind, ist natürlich. Er starrt von Schmutz, die Fluth spült höchstens einmal den schlimmsten Unrath fort, und während der Ebbe vervollständigen Raben, Hunde, Schweine und andere Thiere das Reinigungswerk. Das Ungeziefer wird von den zahllosen Ameisen fortgefressen; in den Häusern sind außerdem die kleinen Eidechsen ein angenehmer Gast, da sie der Vertilgung der stechenden Mosquitos mit Eifer obliegen. Auch die Geckos, eine große Echsenart, sollen sich in derselben Weise nützlich machen; eine recht unangenehme Zugabe bei ihnen ist aber das laute Geschrei, mit dem sie Nachts die Ruhe stören. Bei dieser Gelegenheit mag auch der Schlangenplage Erwähnung gethan werden. Schlangen kennt man in Bangkok in jeder Größe und überall; es giebt wohl kaum einen Europäer dort, der nicht schon eine ganze Anzahl von ihnen in seinem Hause getödtet hätte. Auffällig ist es, daß man trotzdem selten von Schlangenbissen hört, und die Hausmittel dagegen, die Jeder bereit hält, fast nie gebraucht werden. Ich selbst habe in meinem Zimmer im Hotel eine kleine Cobra und eine zweite ebenso böse Schlange gefunden und beide zum Andenken in „Whisky" setzen lassen. Auch die Haut einer anderen, zwei Meter langen Schlange, die Tags zuvor in der Nähe des Gasthofs gefangen worden war, habe ich als Andenken an diese freundlichen Hotelgäste erworben.

Doch ich sprach von der Unsauberkeit Bangkoks. Eine ordentliche Reinigung der Kanäle durchzuführen, ist unmöglich; sie würde die schlimmsten Epidemien mit sich bringen und Krankheitskeime verbreiten, die jetzt, ohne Schaden anzurichten, unter den Fluthen begraben liegen. Auch an eine unterirdische Kanalisation heranzugehen, scheut man sich.

Trotzdem muß etwas geschehen, will man nicht eines Tages eine Katastrophe erleben, gegen die der Ausbruch der Pest in Bombay verschwinden muß. Wie ich höre, hat der hervorragend tüchtige und energische König diesem Problem seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Bis die Frage gelöst ist, wird man nur hoffen müssen, daß die Kanäle und die sie umgebenden Sümpfe der Stadt nicht plötzlich eine entsetzliche Epidemie bringen. Uebrigens befindet sich die Stadt bereits seit einiger Zeit in einem Stadium vollständiger Umwälzung. Noch zeigen die weißgetünchten Mauern mit ihren richtigen Zinnen den alten Umkreis an, in dem Hunderttausende Wohnung und Unterkunft gefunden haben. Heute dehnen sich die Vorstädte Kilometer weit über die alten Mauern aus, und werden innerhalb dieser ganze Stadtviertel heruntergerissen und an ihrer Stelle breite Straßen mit sauberen Häusern angelegt, in deren unteren Stockwerken Läden Platz finden, während die oberen zu Wohnungen eingerichtet werden. Namentlich die Umgebung des Palastes macht mit ihren neuen regelmäßigen Straßenzügen einen ganz europäischen Eindruck.

Bisher haben die Europäer — ihre Zahl beträgt im Ganzen tausend, wovon etwa ein Sechstel Deutsche sind — in den Vierteln der Eingeborenen gewohnt, mit und zwischen ihnen. Neuerdings fängt man aber an, für sie besondere Viertel anzulegen, bei deren Auswahl natürlich die besonders gesunden Gegenden bevorzugt werden. Sehr interessant ist der Sampeng, das Chinesenviertel Bangkoks, namentlich Nachts. Als ich es zum ersten Mal, und zwar bei Tage, durchwanderte, suchte ich in den Leihhäusern, die sich dort massenhaft finden, allerlei Kuriositäten zu kaufen. Außer einigen Perlmutterarbeiten und wenigen guten siamesischen Silbersachen fand ich aber nichts, das des Mitnehmens werth war. Wirklich gute Sachen werden sofort von bestimmten Händlern erworben, die die Gegen-

stände — namentlich alte siamesische Silberciselirungen und Porzellan — dann nur gegen sehr hohe Preise wieder ablassen. Ich sah im Besitze eines deutschen Herrn derartige Werthstücke, die für jedes Museum in Europa ein kostbarer Besitz wären. Was aber in den öffentlichen chinesischen Leihhäusern aufgestellt und aufgehängt ist, hat meist nicht viel Werth. Ein Soldat, der in einer dieser Buden sein Gewehr versetzt hatte, wurde einmal mitsammt dem gefälligen Pfandonkel hinter Schloß und Riegel gebracht.

Mehr Leben als am Tage herrscht im Chinesenviertel Nachts. Dann üben die Spielsäle die Hauptanziehungskraft. Es giebt zwölf große Spielhäuser, die von den chinesischen Unternehmern wieder an Unterpächter vergeben werden. Alles hockt an der Erde auf Matten. Es werden verschiedene Spiele gespielt. Bei einem besonders eifrig betriebenen ersetzen Muscheln die bei uns gewohnten Karten; abgezählt in Häufchen werden sie hingelegt, und die verschiedenen zufälligen Variationen bestimmen den Gewinn. Es wurde ausschließlich in Silber gesetzt, und ich sah sehr bedeutende Summen verloren gehen. Croupiers mit Harken, die mehrere Meter lang sind, Aufpasser, Polizisten u. s. w. fehlen nicht. Im Grunde ist Alles genau so wie in Monaco und anderen europäischen Spielhöllen. Aber ich glaube, die Chancen des Bankhalters sind in Bangkok noch größer als in Europa. In demselben Saal, in dem sich Hunderte von Chinesen, Siamesen u. s. w. an diesem „großen Spiel" betheiligen, werden vielfach auch „kleine" Spiele entrirt, bei denen mit Kupfermünzen, auch mit chinesischem Cash gesetzt wird. Ich habe wohl sechs oder acht verschiedene Arten von Spielen bemerkt, deren Erfinder natürlich stets die Chinesen sind, die ebenso ausdauernd wie hoch spielen. Der Europäer hält es übrigens nicht lange aus in diesen Glückstempeln; die Luft ist so verpestet, daß man sich bald ins Freie sehnt. Man versicherte mir in Bangkok, daß die

Spielhöllen von der Regierung aufgehoben werden sollen. Bei der Leidenschaft, mit der Alles dem Spiel fröhnt, glaube ich aber nicht, daß die Regierung diesem Laster mit der Aufhebung der Spielsäle ein Ende bereiten könnte; daneben würde sie auch einer recht bedeutenden Einnahme verlustig gehen, denn die Pacht ist sehr hoch.

Neben dem Spielsaal befindet sich meist ein Konzertgarten mit chinesischem Theater. Hunderte stehen dort vor der Bühne und starren die in kostbare Gewänder gekleideten Schauspieler an. Von Anfang bis zu Ende kann keiner von den Zuschauern ein Stück verfolgen, denn die Vorstellung dauert ohne Unterbrechung 24 Stunden. Mir erschien der Aufenthalt in einem solchen Theater furchtbar. Noch schlimmer aber sind die vielen Opiumhäuser. Fast von jedem dritten Gebäude hängt der runde Ballon herab, der das Wahrzeichen des Opiumhändlers ist. Ich habe mehr als ein Dutzend dieser Spelunken betreten und jede bis zum letzten Platz gefüllt gefunden. Dabei darf man nicht vergessen, daß das Opiumrauchen ein theures Vergnügen und die erste Anschaffung der Rauchutensilien recht kostspielig ist. Auch die Konzessionirung dieses Lasters bringt dem Staate große Summen ein.

Eine Abwechselung in unseren Rundgang brachte das Ausbrechen eines großen Schadenfeuers. Ein ganzes Stadtviertel ging in Rauch und Asche auf. Zum größten Bedauern Aller wurde auch eine Spielhölle dabei ein Raub der Flammen. Der König erschien selbst auf der Brandstelle. Ich nehme an, daß er sich davon überzeugt hat, daß seine Feuerwehr nicht viel leistet. Vielleicht gedachte er in jenem Augenblick der Uebung, die ihm die Berliner vor wenigen Monaten vorgeführt hatten. Ich habe mich aufrichtig gewundert, daß bei der unzureichenden Schulung der Feuerwehr nicht ganz Bangkok in Flammen aufgegangen ist.

Nachdem die Gefahr eines Weitergreifens des Feuers beseitigt war, entschlossen wir uns noch zu dem Besuch eines siamesischen Theaters, in dem nur Mädchen auftreten und tanzen. Das Theater ähnelt unserem Cirkus; die Stelle der Arena nimmt die Bühne ein; auf der einen Seite ist ein Hintergrund angebracht, auf dem von Zeit zu Zeit allerlei Ungeheuer erscheinen. Die Siamesinnen waren schön, ihre Kostüme brillant und die Feuer und Wasser speienden Drachen amüsant. Die Musik war nach unseren Begriffen nicht schön, sondern nur „mit Lärm verbunden", der beim Erscheinen der Drachen jedesmal ohrenbetäubend wurde. Zu der Kapelle, in der auch das reizende siamesische Glockenspiel vertreten war, gehörte eine Anzahl von Sängern, deren Töne meiner Meinung nach, die allerdings von der der Eingeborenen wesentlich abweichen dürfte, ein schauerliches Geschrei waren. Von den Dialogen, die die Tänze der Frauen auf der Bühne unterbrachen, verstanden wir nichts; die langsamen Reigen waren aber entschieden ansprechend. Obwohl die Eintrittspreise nichts weniger als billig sind, war das Theater überfüllt.

Entsetzlich verlief ein anderes Schauspiel, dem ich am folgenden Tage beiwohnte. Ich besuchte die Stätte des Todes, rathe aber Jedem, sich erst darüber klar zu werden, ob er über sehr starke Nerven verfügt, ehe er sich entschließt, dorthin zu gehen. Die Leichen werden in Siam verbrannt. Dieser Vorgang ist noch mit anzusehen, wenigstens soweit es sich um die Leichen reicher Leute handelt, für die abgesonderte Plätze vorhanden sind. Aber schon das Verbrennen der Leichen der minder Wohlhabenden ist entsetzlich. Sie werden in einen Kasten gelegt und mit etwas mehr oder weniger Holz umgeben, um dann auf einem Stein oder einem Eisengerüst verbrannt zu werden. Man sieht von der Leiche nicht viel, aber der Geruch, der sich verbreitet, ist furchtbar. Auf einem nahen Thurm warten



Die Totenstätte in Bangkok.

schon die Geier auf den unverbrannten Rest, um den sie dann womöglich erst mit aus den Büschen hervorbrechenden Hunden kämpfen müssen. Noch schlimmer wird mit den Leichen der im Gefängniß Verstorbenen, der ganz Armen und besonders Frommen verfahren. Ihre Leichen werden „präparirt", d. h. einfach aufgeschnitten und dann den Geiern und Hunden zum Fraß vorgeworfen. Der Kampf, der sich in diesem Falle zwischen Hunden und Geiern entspinnt, spottet jeder Beschreibung; er dauert so lange, bis nur das völlig zerstückelte, abgenagte Gerippe übrig ist; glücklicherweise nimmt das Alles nur eine kurze Zeit in Anspruch.

Man darf aber nicht etwa glauben, daß diese Vorgänge sich irgendwo fern von der Stadt abspielen; nein, mitten in ihren Mauern und für Jedermann zugänglich vollziehen sich diese grausigen Szenen, und für den Eingeweihten ist die „Stätte des Todes" schon weithin kennbar an den massenhaften Geiern, die gewissenhaft rings umher beständige Wache halten. Mitten auf dem Platze befindet sich ein einfacher Holztempel, in dem der Gläubige sein Gebet verrichten kann; um ihn gelagert sind die Wohnungen der Priester. An einem Ende des Platzes erblickt man noch ein weiteres Dutzend kleiner Hütten, die allerdings beinahe einem Thierkäfig ähnlicher sehen, als einer menschlichen Behausung. In ihnen führen, dem Weltgetriebe entrückt, wenn auch räumlich unmittelbar an einem seiner Mittelpunkte, buddhistische Einsiedler für längere oder kürzere Zeit ein beschauliches Dasein.

Die Nervenstumpfheit der Siamesen ist für uns unverständlich. Es ist ja richtig, daß man nur im Ungewohnten eine Anregung finden kann. Während uns aber, deren Empfindung fein, vielleicht im Leben der düsteren, lärmenden Großstadt übermäßig fein ausgebildet ist, schon die zartesten Berührungen anregen, die wir im Frieden des Waldes oder

beim unabläßlich monotonen Plätschern der See finden, verlangt die gröbere, widerstandsfähigere Natur des unter dem erschlaffenden Klima und der lichtesten Sonne Lebenden eine Steigerung der gewohnten Eindrücke, um ihrerseits in der gewünschten Weise angeregt zu werden. Das erklärt wohl am Einfachsten, wie es denkbar ist, daß an einer Stätte, die bei uns nur Grausen erregen kann, angesichts von Vorgängen, die für uns unter allen Umständen etwas widernatürlich Abstoßendes haben, der Siamese den Seelenfrieden findet, den er sich durch ein beschauliches Leben zu erringen strebt.

Uebrigens habe ich gefunden, daß auch die in den Tropen lebenden Europäer weniger feine Nerven besitzen als wir, ja daß auch bei ihnen Nervenstumpfheit eintritt. Das erklärt für mich zum Theil wenigstens die maßlose Brutalität, deren ich z. B. bei Besprechung der Sportplätze in den englischen Kolonien, so namentlich auch in Colombo, gedacht habe, und auf ihre Rechnung möchte ich es ferner setzen, wenn ich sah, wie rücksichtslos die Europäer in Bangkok mit ihren Wagen durch die engen Straßen jagen, und wie einer von ihnen sich nicht einmal umblickte, als er einen alten Mann überfahren hatte, der zweifellos schwere, wenn nicht tödtliche Verletzungen davontrug.

Ob unter solchen Verhältnissen, d. h. da, wo das innere Bedürfniß dafür nicht vorhanden ist, Zustände wie die Verbrennung und Ueberantwortung der Leichen an wilde Thiere in absehbarer Zeit abgeschafft werden können, muß bezweifelt werden. Ich glaube daher nicht einmal, daß sich die Verlegung der „Stätte des Todes" nach einem entlegeneren Orte so bald vollziehen wird, wie es angeblich beabsichtigt wird.

Doch genug dieses grausigen Themas!

Mehr Interesse als der letztgenannte Ort nöthigte uns das in seiner unmittelbarsten Umgebung gelegene Mu-

seum ab. Ein hoher Würdenträger, der es sich nicht nehmen ließ, uns zu der Besichtigung der Schätze, die er selbst zeigen wollte, durch Bewirthung mit Thee zu stärken, war unser Führer. Er meinte es offenbar sehr gut, als er mich dann in die Sammlungsräume führte. Wie groß aber war mein Erstaunen, als wir nur ganz moderne Erzeugnisse europäischer Industrie fanden, allerdings Prachtstücke, aber Alles planlos durcheinander. Wie wir durch Nachfragen erfuhren, waren das die Geschenke und angekauften Gegenstände, die der König von seiner Reise nach Europa in die Heimath gebracht hatte. Endlich fanden wir auch etwas Siamesisches, eine Sammlung der herrlichsten Elephantenzähne, die ich je gesehen habe und wie sie wohl keine zweite auf der Welt aufweist Meist waren die Stücke mannshoch und blendend weiß. Es fiel nicht ganz leicht, unserem Führer begreiflich zu machen, daß wir eigentlich gekommen wären, um siamesische Alterthümer und Kunsterzeugnisse zu sehen. Endlich schloß er ein zweites Gebäude auf, das aber offenbar von ihm weit geringschätziger, als das eben durchwanderte, behandelt wurde. Da gab es denn wirklich siamesische Sachen und unter ihnen manches hervorragend Schöne und Werthvolle. Aber es fehlte eine gewisse Vollständigkeit. Die siamesische Regierung sollte darauf bedacht sein, rechtzeitige Ankäufe zu machen; sonst dürfte sie eines Tages vor der Thatsache stehen, daß alle Schätze zum Lande hinaus sind. In dieser Beziehung kann sie sich ein Beispiel an dem Museum in Colombo oder noch besser an dem von Buitenzorg nehmen, wo die herrlichsten javanischen Gegenstände vereinigt sind.

Ein Besuch in verschiedenen Hospitälern der Stadt Bangkok förderte die überraschende Thatsache zu Tage, daß man sich der Gefahren, die der sonst in der Stadt herrschende Schmutz mit sich bringt, wohl bewußt ist. Die Sauberkeit war peinlich. In den Pavillons fand ich einfache Holzgestelle

statt der Betten, eine dem Klima zweifellos angepaßte Einrichtung. Medizin wird nicht viel gereicht; das Allheilmittel scheint man in der strengsten Durchführung von Diät zu suchen. In einem der Hospitäler war der Arzt ein Eingeborener; er trug nur eine Hose, der Oberkörper war vollständig nackend. Er war sehr stolz auf eine Fußamputation, die er gerade vorgenommen hatte und die sehr gut gelungen sein sollte. Hoffen wir, daß der seines Fußes beraubte Siamese ebenso zufrieden gewesen ist, als er das Hospital wieder verließ, wie es sein Arzt war.

In den Straßen Bangkoks trifft man außerordentlich viel Chinesen. Charakteristisch für die Stadt aber ist das Gemisch von Siamesen, Leuten aus Laos und Cambodscha, Annamiten, Birmesen und Malayen, das durcheinander wogt. Was ihre Zahl anlangt, so dürften sich den etwa 200000 Zopfträgern ebenso viele Angehörige der andern genannten Völker gegenüberstellen. In die Geheimnisse der Unterscheidung der verschiedenen Rassen bin ich bei meinem nur beschränkten Aufenthalt in Bangkok nicht völlig eingedrungen. Ich muß sagen, es ist mir nicht einmal ganz leicht geworden, immer sofort zu unterscheiden, ob ich einen Siamesen oder eine Siamesin vor mir hatte. Beide tragen die Haare ganz kurz geschoren und haben die Beine in dieselbe Art von Hosen gesteckt. Der Oberkörper bleibt vielfach unbedeckt. Im Allgemeinen sind die Siamesen häßlich, namentlich sobald sie ein gewisses Alter überschritten haben. Doch habe ich auch bildschöne Frauen gesehen und mich nicht gewundert, wenn Europäer sich eine von ihnen zur „Frau“ nehmen. Man sieht viele Mischlinge, und zu meiner Freude habe ich bemerkt, daß die Europäer diesen ihren Kindern eine bessere Erziehung geben als die Eingeborenen; ja nicht selten sogar eine recht gute.

Entsetzlich ist das allgemeine Betelkauen. Der Mund ist in unaufhörlicher Bewegung; die Zähne sind schwarz und



Siamesische Wasserträgerin.

der rothe Speichel macht sich sehr unangenehm auf den Straßen bemerkbar; in den Häusern bedienen sich die Leute zwar großer Spucknäpfe, aber diese treten so aufdringlich überall hervor, daß man auch da immer und immer wieder an die leidige Gewohnheit des Betelgenusses erinnert wird. Auch das Opiumrauchen hat sich dank dem chinesischen Einfluß außerordentlich in Siam verbreitet. Das ist gerade keine überraschende Erscheinung, weil die Chinesen ein bedeutendes Interesse daran haben, dem Opium einen möglichst großen Markt zu verschaffen. Die Einfuhr des Opiums ist ein Monopol, für das die Regierung von chinesischen Pächtern eine sehr erhebliche Summe erhält.

Die Frau spielt in Siam eine sehr große Rolle. Sie macht „Alles", heißt es mit Recht. Immer liebenswürdig, immer arbeitsam, habe ich sie in allen nur denkbaren Lagen gesehen. Sie verkauft im Laden, sie rechnet, sie schreibt, kurzum sie regiert. Der Mann sitzt daneben und freut sich über den Fleiß und die Geschicklichkeit seiner Frau. Ob sich nicht auch ein Gefühl des Neides bei ihm bemerkbar macht, wer will es sagen? Gezeigt wird ein solches von den Männern zwar nicht; ich kann mir das nur dadurch erklären,. daß die Frauen klüger sind als sie. Letzteres ist fast ausnahmslos der Fall; die geistige Ueberlegenheit der Frau bildet die Regel. Schriftstücke, Briefe u. s. w. sind fast stets von Frauenhand angefertigt. Vor Gericht vertheidigt sehr oft die Frau den Mann. Ein hoher Gerichtsbeamter erzählte mir, daß bei den Verhandlungen sich die Männer fast nie, die Frauen aber eigentlich stets klar und deutlich auszudrücken verstehen. Die Frau erfaßt den Kern der Sache mit Leichtigkeit.

Wohin man in Siam blickt, fällt das Auge auf einen Tempel oder einen Priester. Das ernste Gesicht unter kahl geschorenem Schädel und die gelbe Toga ist überall. Eine Verminderung ihrer Zahl könnte dem Lande nur Nutzen

bringen. Sie säen nicht und ernten doch. Das Volk muß sie erhalten, und selbst vom Aermsten nimmt der Priester, ohne auch nur einen Augenblick zu zögern, Geschenke an, ja verlangt sie sogar. Wirkliche Frömmigkeit giebt es daher auch in Siam kaum; denn der Priester ist nicht da des Volkes wegen, sondern das Volk des Priesters wegen. Auffallend ist aber, daß trotz der Stellung der Priester und ihres Einflusses auf das Volk die Tempel selbst am Freitag (dem „Sonntag" Siams) nicht voll sind. Ernst geht es in einem solchen Tempel überhaupt nicht zu. Alles läuft hin und her, plaudert und guckt umher, kaut Betel und raucht.

Ein Siamese, der nicht raucht, ist eine Seltenheit. Selbst Kinder von drei und vier Jahren rauchen; mit dem kleinen Munde, der kaum das Sprechen gelernt hat, halten sie die riesige Cigarette, die hier üblich ist. Eine eigenthümliche Angewohnheit der Siamesen ist es, hinter dem Ohr, wie bei uns manche Leute eine Feder, eine Cigarette zu tragen. In Anbetracht der fehlenden Taschen oder richtiger Kleidungsstücke, die solche enthalten könnten, ein sehr einfacher Ersatz für die bei uns übliche Cigarettentasche. Uebrigens ist der in Siam gebaute Tabak nicht schlecht, nur ziemlich schwer.

Wir hatten Bangkok schon nach allen Richtungen durchwandert, als wir von dem ungemein liebenswürdigen Vertreter unserer Regierung die Nachricht erhielten, der König von Siam wolle uns am nächsten Tage in einer Privataudienz empfangen. Wenige Minuten vor fünf Uhr, der zum Empfang festgesetzten Stunde, langten wir in einem Hof des Palastviertels mit unserem Wagen an, der uns durch sonst verschlossene Thore zum königlichen Schloß gebracht hatte, und stiegen eine der breiten Freitreppen empor, an deren Ende ein Paar riesiger Bronzeelephanten Posten steht. In einer großen wundervollen Empfangshalle, deren Wände die Bilder sämmtlicher europäischer Herrscher

schmücken und in der auch zwei prächtige Riesenvasen der Berliner Porzellanmanufaktur, zweifellos Geschenke unseres Kaisers, aufgestellt sind, erwartete uns ein Generaladjutant des Königs, um uns zunächst einzuladen und mit Thee und Cigaretten zu erfrischen. König Tschulalongkorn empfing uns dann in einem kleineren Gemach. Durch nichts unterschied er sich in der Tracht von seinen Unterthanen. Wie jene trug auch er das Panung, ein breites Tuch, das so um die Hüften geschlagen und zwischen den Beinen nach vorn und hinten aufgenommen ist, daß es weiten Beinkleidern ähnelt. Die Beine selbst waren mit hohen weißen Strümpfen und die Füße mit niedrigen Schuhen bekleidet, die sich in den vornehmen Familien Siams eingebürgert haben, während der gewöhnliche Mann aus dem Volk außer seinem Panung kein Kleidungsstück kennt. Ein ungemein gewinnendes Aeußere und ein überaus freundlich dreinblickendes Auge nehmen dem Eintretenden sofort jede Befangenheit. Die Unterredung wurde in englischer Sprache geführt; der König zeigte das lebhafteste Interesse für Ziel und Zweck unserer Reise. Da er selbst weit gereist ist und im Auslande große Erfahrungen gesammelt hat, schien seine Theilnahme durchaus nicht blos in konventionellen Redensarten zu bestehen, sondern der Sache selbst zu gelten. Es ist bekannt, daß König Tschulalongkorn die Großen seines Reiches in außerordentliche Aufregung versetzte, als er bald nach seiner Thronbesteigung im Jahre 1868 erklärte, er wolle die Verhältnisse der ihm benachbarten englischen und holländischen Kolonien gründlich studiren, und zu dem Zwecke nach Singapur und von dort nach den Sundainseln fuhr. Mit offenem Auge hat der damals noch nicht zwanzigjährige Fürst den Unterschied erkannt, der zwischen der Kultur der europäischen Kolonien und der Barbarei seines eigenen Reiches bestand. Bei seiner Rückkehr war er fest entschlossen, sofort mit dem Reformwerk zu beginnen. Eine

Antheilnahme seines eigenen Volkes konnte er dabei kaum erwarten; vielleicht aber hatte der König doch nicht auf den aktiven wie passiven Widerstand gerechnet, der ihm thatsächlich geleistet wurde. Unerschütterliches Vertrauen in die Nothwendigkeit des begonnenen Werkes und ebenso unerschütterliche Festigkeit jedem unberechtigten Widerstande gegenüber haben im Laufe von 30 arbeitsreichen Jahren die schönsten Früchte reifen lassen. Es wird erzählt, daß König Tschulalongkorn wie einst Harun-al-Raschid, der große Khalif, unerkannt in unscheinbarer Kleidung die Straßen seiner Hauptstadt durchwandert und durch die unmittelbare Berührung mit seinem Volke dessen Bedürfnisse und Fehler kennen gelernt hat. Mag das auf Wahrheit beruhen oder nicht, zweifellos ist sich der König der Gebrechen seines Landes bewußt und hat es verstanden, die Schranken mit starker Hand zu beseitigen, die sich der Einführung einer höheren Kultur in seinem Reiche entgegengestellt hatten. Zunächst schaffte er die erbliche Sklaverei ab; dann machte er dem knechtischen Unterwürfigkeitssinn gegen die Mächtigeren ein Ende, indem er verbot, daß das Volk sich vor ihm auf die Erde werfe; die die Trägheit fördernden zahllosen Feiertage beschränkte er auf eine geringe Zahl. Die heimische Industrie hob er mit allen nur möglichen Mitteln. Durch die Einführung eines geordneten Postwesens stellte er die so nothwendige Verbindung mit dem Ausland her; eine gründliche Reform des Rechtswesens wurde in die Wege geleitet. Es mag hier besonders zu erwähnen gestattet sein, daß das von unserem deutschen Landsmann, dem späteren Oberpostdirektor Pankow, gewissenhaft vorbereitete und eingerichtete Postwesen Siams auch von seinem jetzigen deutschen Vorsteher auf der vollen Höhe gehalten wird. Nachdem so die Grundlagen für eine weitere Entwickelung gelegt waren, unternahm der König von Neuem eine Reise ins Ausland, dieses Mal nach Europa. Die Früchte der auf dieser gemachten Studien

ist er jetzt bestrebt, seinem Lande und seinem Volke zu Nutzen zu machen. Geschickt wird dabei vermieden, den Fremden in Aeußerlichkeiten nachzuahmen; Sitten und Gebräuche, die nicht absolut schädigende Wirkung haben, werden beibehalten, und ich glaube, gerade dadurch erhält der König das Band, das ihn und seine Dynastie mit dem Volke verknüpft.

Von diesem Standpunkt aus habe ich es wenigstens vollständig begreiflich gefunden, daß uns der König in einer Tracht empfing, die man bei einem modernen Monarchen nicht erwartet, der nicht allein schon Großes für sein Volk gethan hat, sondern sich auch noch mit weitgehenden Plänen trägt. Auf mich machte die Unterredung, die ich mit dem Könige hatte, einen tiefen Eindruck, und ich nahm die Ueberzeugung mit, daß über die Geschicke Siams ein Herrscher wacht, der sich seiner großen und verantwortungsvollen Aufgabe wohl bewußt ist. Wenn ihn vor fünf Jahren die Franzosen überraschten und ihm ein Stück seines Reiches entrissen, so nahm ich selbst den Eindruck mit fort, daß ein zweites Mal äußere Feinde kein so leichtes Spiel wieder haben werden. Von der hohen Meinung, die auch im Königspalast zu Bangkok über Deutschland herrscht, zeugt, wie ich bei dieser Gelegenheit erwähnen möchte, daß man den lebhaften Wunsch trägt, Prinz Heinrich werde bei Gelegenheit seiner Heimreise nach Deutschland im nächsten Jahre auch Bangkok besuchen. Der König erzählte uns, falls der Prinz ihn besuchen werde, wolle er ihm zu Ehren eine seiner weltberühmten Elephantentreibjagden veranstalten, eine Auszeichnung, deren noch selten ein europäischer Fürst theilhaftig geworden ist.

Daß ich Bangkok nicht verlassen wollte, ohne die Sehenswürdigkeiten des großen Viertels, dessen Mittelpunkt der Königspalast ist, genau besichtigt zu haben, war natürlich. Aber dieses Unternehmen ist sehr viel leichter gedacht als ausgeführt. Durch die liebenswürdige Verwendung

unseres Ministerresidenten waren aber bald alle Schwierigkeiten beseitigt, die Erlaubniß zum Besuch der ganzen Palastanlage ertheilt und zur Führung sogar eine Anzahl von Herren befohlen, unter denen Einer auch die deutsche Sprache beherrschte.

Es ist für den Fremden ausnahmslos dringend geboten, sich mit guten Empfehlungsbriefen auszurüsten, ehe er nach Siam kommt. Ohne sie erhält er zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt Zutritt entweder garnicht oder doch nur unter großen Schwierigkeiten, auch wird er nicht leicht zuverlässige Auskunft über Land und Leute bekommen, auf die er — selbst wenn er nur zum Vergnügen reist — doch unbedingt angewiesen ist, will er nicht sehr unangenehme Erfahrungen machen. Mit mißliebigen Fremden versteht man außerdem keinen Spaß. So wurde kürzlich ein Engländer, der in einer der drei hier in englischer Sprache erscheinenden Zeitungen seiner Begeisterung für Frankreich die Zügel hatte schießen lassen und rücksichtslos gegen die siamesische Regierung Front machte, einfach ausgewiesen. Korrekter Weise verhielt sich die englische Vertretung in diesem Fall streng neutral und machte keinen Versuch, zu Gunsten des Engländers zu interveniren. Nebenbei bemerkt hatte sein Vorgehen keinerlei Berechtigung gehabt. Bei der anerkannten Unfähigkeit der Franzosen auf dem Gebiet der Kolonisation würde die französische Herrschaft für Siam ein großes Unglück bedeuten, während von der Regierung König Tschulalongkorns noch viele Erfolge zu erwarten sind. Doch kehren wir zu unserem Empfang in der Königsburg zurück.

Das Palastviertel ist ein ganzer Stadttheil für sich, den eine zinnengekrönte weiße Mauer von dem übrigen Bangkok abschließt. Am Eingangsthor liegt stets eine starke Wache, die durch saubere Uniform und gute Schulung auffällt. Ehe man zum eigentlichen Palast gelangt, hat man die zahlreichen Ministerialgebäude und viele Tempel zu

passiren. Ein ungeheueres Heer von Beamten und Dienern wohnt in den Häusern der „offiziellen Stadt“. Abermals durch eine große Mauer ist von diesen der innere Hof abgetheilt, an dessen dem Eingangsthor gegenüber liegender Seite ein hübscher Monumentalbau liegt. Dies ist der sogenannte Empfangspalast, in dem der König auch uns erwartete. Die eigentliche Wohnung des Königs, seiner Frauen und Kinder liegt hinter jenem Bau und bleibt Allen verschlossen. Der Empfangspalast ist ein langgestreckter säulen- und pilastergeschmückter Bau in edlen Renaissanceformen. Zu dem weit vorspringenden Mittelbau führen breite Freitreppen empor. Diesen Mittelbau und die beiden ebenfalls vortretenden Eckbauten krönen hohe bunte giebelreiche Dächer, die in vielen Absätzen über einander in nadelförmig spitze Thürme auslaufen. Der Palast bekommt dadurch ein ganz besonderes Gepräge; trotz der streng italienischen Architektur seines langgestreckten Unterbaues macht er doch einen fremden Eindruck und hebt sich nicht unangenehm oder gesucht von seiner Umgebung ab.

Der Theil der Königsstadt, in dem sich die Tempel, Wats, befinden, scheint einer Märchenwelt entnommen zu sein. Die goldenen Pagoden, die mit den kostbarsten Porzellanfliesen belegten Dächer, die bizarren Thürme u. s. w. gewähren einen wunderbaren Anblick. Dazu kommen die herrlichsten Blumen, die Alles wie zu einem Gedichte verbinden.

Phantastische Figuren, von denen einzelne Mannesgröße haben, bringen etwas Geheimnißvolles, an eine andere Welt Mahnendes in diese Umgebung. In den langen Gängen, die sich zwischen den Tempeln hinziehen, stehen Hunderte von goldenen Buddhastatuen. Man glaubt zu träumen, wenn das Auge auf diesem farbensatten, formenreichen Bilde weilt, und es wird schwer, sich von dem entzückenden Anblick wieder loszureißen, um aus dem stillen

Frieden, der Alles mit seinem Zauber umgiebt, in die Welt der nackten Wirklichkeit, in der alle Leidenschaften toben und kämpfen, wieder zurückzukehren.

In einem der Tempel, dem Palast zunächst, fand ich noch die Leiche des verstorbenen Kronprinzen aufgebahrt, der schon vor zwei Jahren verschieden war. Neben ihm hatte man auch eine wenige Tage vor unserer Ankunft entschlafene Prinzessin niedergelegt. Um den goldenen Schrein, in dem des Kronprinzen irdische Reste ruhen, hielten buddhistische Priester, Hofbeamte und Soldaten Wache. Rings um den Katafalk waren die Lieblingsgegenstände des Todten aufgestellt, auch seine Bilder, seine Uniform und seine Orden. Man darf annehmen, daß der Kronprinz eine besondere Vorliebe für schöne Uhren gehabt haben muß; wenigstens sah ich eine ganze Felsing-Ausstellung vor seinem Sarg. Es war gerade Freitag, als ich den heiligen Ort besuchte, und ich sah deshalb die Buddhapriester feierlichen Gottesdienst abhalten. An diesen Tagen erhalten die Priester dann auch ihre Speisen aus der königlichen Küche. Die Verbrennung der Leiche wird voraussichtlich im nächsten Jahr mit großem Pomp erfolgen.

Im Wat Prakeo, einem anderen Tempel, befindet sich die berühmte Buddhastatue, die aus einem einzigen Smaragd bestehen soll. Da sie jedoch ganz außerordentlich hoch steht, kann man von den Edelsteinen nur wenig sehen. Rings um das Piedestal herum liegen ungeheure Massen von kostbaren Opfern, Gegenständen aus Gold, Silber und anderen werthvollen Metallen, auch viele Uhren und Lampen. Daß durch die Aufthürmung dieser Dinge der Anblick des sonst herrlich gebauten und in den schönsten Formen gehaltenen Tempelsinnern erheblich gestört wird, ist natürlich.

Ein anderer der bekanntesten Tempel ist der Wat Poh, der etwas weiter vom Palast entfernt liegt. Er birgt den schlafenden Buddha. Die riesige, vom Kopf zu den



Vor den Wats der Königstadt.

Zehen vierundfünfzig Meter messende und mit Gold überzogene Figur macht in dem langgestreckten Tempel einen eigenartigen, überwältigenden Eindruck. Die großen Ramsesstatuen Egyptens sind im Vergleich mit ihr die reinen „Waisenknaben“. Leider befindet sich das Bildwerk in einem Stadium höchster Verwahrlosung. Die vergoldeten Platten, mit denen die Steinmasse belegt war, fallen ab und Jeder, der Gelegenheit dazu findet, sucht ein Stück als Andenken mitzunehmen. Besser erhalten sind noch die Füße der Figur, die mit kostbaren Perlmutterarbeiten ausgelegt sind.

Weit übertroffen werden aber alle Tempel der Königsstadt durch den Wat Tschang, den Elephantentempel, der auf dem anderen Ufer des Menam liegt und mit seinem eigenartig stumpfen glockenartigen, aber riesigen Thurm die Stadt wie ein Wahrzeichen überragt. Er ist vollständig aus Porzellan gebaut, aus tausend Stücken und Stückchen zusammengesetzt und zeigt einen Figurenreichthum, der jeder Beschreibung spottet. Im Vergleich mit ihm erscheint jedes andere Bauwerk, das ich gesehen habe, unbedeutend. Der Fleiß und das Geschick, mit denen Steinchen an Steinchen gefügt ist, sind für uns geradezu unfaßlich; derartige Bauten lassen sich nur ausführen in einem Lande, in dem einerseits der unbeugsame Wille eines mächtigen Fürsten gebietet und andererseits eine ungezählte Menge von Arbeitskräften, die keine größeren Bedürfnisse kennen, vorhanden ist. Die Pagode des Wat Tschang ist von außen zu besteigen; von oben genießt man einen entzückenden Rundblick; allein nur schwindelfreie Personen dürfen sich hinaufwagen; der Abstieg ist ungemein schwierig, da die Stufen sehr schmal sind und man fast lothrecht herunterzusteigen glaubt.

In besonderen Bauwerken der Königsstadt sind auch die weißen Elephanten des Königs untergebracht. Der Name der „weißen Elephanten“ erhält sich, obwohl der Un-

sinn dieser Bezeichnung längst nachgewiesen ist. Die Thiere sind außergewöhnlich groß und hervorragend schön, auch mit prachtvollen Fangzähnen bewehrt; sie sind in der Farbe vielleicht etwas heller, als man die Dickhäuter gewöhnlich findet, und haben an den Ohren weiße Flecke. Man sieht die Thiere öfters in Bangkok, wenn sie zum Baden geführt werden. Früher waren diese Elephanten die Reitthiere des Königs, jetzt werden sie als solche nicht mehr benutzt. Man sagte mir, daß der König nur noch bei ganz feierlichen Gelegenheiten den Rücken eines seiner Elephanten besteige; so würde es z. B. geschehen, wenn der heilige Krieg erklärt wird. Die Plätze aber, an denen frühere Könige sich auf den Elephantenrücken setzten, sind noch heute vorhanden und zwar sowohl in dem Palast selbst wie in seiner Umgebung. Angeblich sollen auch sie, als einer vergangenen Kulturepoche angehörig, bald verschwinden. Die vier noch erhaltenen weißen Elephanten werden gut gehalten. Jeder steht in einem besonderen Stallgebäude und hat zu seiner Wartung vier oder fünf Diener. Die Elephanten sind stark gefesselt. Beide Vorderfüße sind zusammengebunden, außerdem sind der Hals und der rechte Hinterfuß an einem Balken befestigt. Die königlichen Ehren, die man den Thieren erweisen soll, gehören in das Reich der Fabel. Ihnen wird das Futter genau so vorgeworfen, wie es bei uns in den zoologischen Gärten geschieht, in denen übrigens die Dickhäuter meiner Meinung nach mit noch mehr Humanität behandelt werden, als am Königshof von Bangkok. Daß jedenfalls Vorsicht den Thieren gegenüber geboten ist, zeigt sich am besten, wenn einmal durch die Straßen der Stadt ein Elephant getrieben wird. Sie pflegen dann immer viel Unfug anzurichten. Mit der größten Ungenirtheit machen sie nämlich vor den Verkaufsbuden Halt und langen sich aus der Auslage Bananen oder was ihnen sonst gefällt mit dem Rüssel heraus; die Leute können noch froh sein, wenn

ihnen dabei nicht auch selbst etwas passirt. Der Unfug ist neuerdings so arg, daß das Volk sich mit der Bitte an den König gewandt hat, er möge das Treiben der Elephanten innerhalb der Stadt Bangkok ganz verbieten. Bei dem fürsorglichen Sinn ihres Landesvaters dürfen die Siamesen zweifellos auf baldige Erfüllung dieser nur zu gerechtfertigten Bitte hoffen. Schließlich gehören Elephanten doch wirklich nicht in die Straßen einer Großstadt des 19. Jahrhunderts, auch wenn diese in Hinterasien liegt.

Des Königs von Siam kann man nicht gedenken, ohne auch seiner Soldaten Erwähnung zu thun. Die früher gehegten Hoffnungen, England werde dem siamesischen Reiche in der Stunde der Gefahr gegen das vordringende Frankreich Hülfe leisten, sind vor fünf Jahren gründlich vernichtet worden. König Tschulalongkorn ist weitsichtig genug, um zu erkennen, daß, wenn anders er seinem Reiche die Selbstständigkeit erhalten will, dieses gerüstet sein muß, den Kampf um das Sein oder Nichtsein aufzunehmen und aus eigener Kraft durchzufechten. Auch für Siams Wehrhaftigkeit dürfte die Reise des Königs nach Europa noch von weitgehenden Folgen sein.

Siam hat heute ein stehendes Heer von etwa fünftausend Mann. Es rekrutirt sich bisher ausschließlich aus den alten Familien, die in früheren Zeiten zum Kriegsdienst bestimmt waren. Aber die Wehrpflicht soll allgemein gemacht werden. Wie ich in Bangkok erfuhr, wird ein Gesetz vorbereitet, das mit geringen Ausnahmen jeden Siamesen von über 21 Jahren verpflichtet, drei Monate Waffendienst zu thun. Offenbar will man damit den Kern eines Volksheeres schaffen, das in der Stunde der Gefahr im Stande ist, das Vaterland zu vertheidigen. Dabei ist man bemüht, dem Heere seinen ausgesprochen nationalen Charakter zu bewahren. Obwohl die Ueberlegenheit der fremden Offiziere, namentlich der deutschen, rückhaltlos anerkannt wird,

scheut man sich, solche heranzuziehen und ihnen die Ausbildung und Organisation der Armee anzuvertrauen.

In Bezug auf die Marine ist man weniger ängstlich. Ihr Admiral und fast alle ihre Offiziere sind Europäer. An der Spitze steht ein Däne, Herr von Richelieu, Nachkomme einer nach Dänemark ausgewanderten Seitenlinie der berühmten französischen Familie du Plessis, der sehr viele seiner Landsleute nach Siam gezogen hat, wo sie einflußreiche und einträgliche Stellen gefunden haben. Die Flotte, über die der Admiral von Richelieu das Kommando führt, besteht aus einem guten, aus Stahl gebauten Kreuzer von 2500 Tonnen (also etwa die Größe unserer neuesten Kreuzer IV. Klasse), einigen Korvetten und einer Anzahl von Kanonenbooten. Die Erfahrungen, die man in der Marine mit den fremden Offizieren gemacht hat, sollen durchaus günstig sein.

Nichts desto weniger will man für die Armee nicht denselben Weg einschlagen. Der König läßt lieber eine Anzahl der hervorragendsten Offiziere im Auslande ausbilden und verwendet diese dann wieder als Instrukteure. Daß auf diese Weise große Erfolge erzielt worden sind, läßt sich nicht leugnen. Früher kam für diese Ausbildung besonders die dänische Armee in Betracht, was auf den Einfluß des Admirals von Richelieu zurückzuführen ist. Dann gingen die Siamesen vielfach nach England; das war namentlich zu der Zeit der Fall, wo Siam im Interesse der Selbsterhaltung sich an Großbritannien anlehnen zu sollen glaubte; doch ist auch heute noch vielfach die britische Armee Lehrmeisterin der Siamesen. Letzthin sind bekanntlich Söhne des Königs von Siam auch nach Deutschland gesandt. Ich habe überhaupt den Eindruck gewonnen, als würden die Vorzüge der preußischen Armeeverwaltung und Ausbildung auch in Siam neuerdings sehr hoch angeschlagen. Man möchte gerne eine Anzahl guter preußischer Unteroffiziere in

Siam haben, ein Wunsch, dessen Verwirklichung allerdings wohl auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen dürfte.

Der Höchstkommandirende der siamesischen Armee ist ein Prinz, der seine militärischen Studien in Kopenhagen gemacht hat. Das Kadettenkorps dagegen ist von einem Offizier eingerichtet, der in der englischen Armee Dienst gethan hat. Die Uniformen des siamesischen Heeres sind der englischen Tropenuniform nachgebildet. Als Stoff wird für die Mannschaften ein dunkelgelblicher Drillich benutzt. Die Regimentsabzeichen, die verschiedene Farben aufweisen, sind an dem Kragen und den Unterärmeln befestigt. Als Kopfbedeckung dient eine weiße Mütze, die mit der Sommermütze unserer Marine eine gewisse Aehnlichkeit besitzt. Nur bei besonderen Anlässen wird sie durch den Tropenhelm nach englischem Muster ersetzt. Stiefel und Strümpfe kennt man in der siamesischen Armee so wenig, wie überhaupt im siamesischen Volk. Manch preußischer Kompagnie-Chef dürfte in dieser Beziehung mit aufrichtigem Neid auf den siamesischen Offizier blicken, der von den Stiefelappellen und ihren Schmerzen auch nicht die geringste Ahnung hat.

Die Kasernen sind luftig gebaut und würden jeder europäischen Stadt zum Schmuck dienen. Eine Anlage in Bangkok, die drei Regimentern Unterkunft gewährt, ist geradezu mustergiltig. Die Gebäude sind so im Rechteck gruppirt, daß sie einen sehr geräumigen Exerzierplatz umschließen. Alle drei Stockwerke dieser Kasernen haben nach dem Exerzierplatz zu schöne, breite, offene Veranden. Die Zimmer sind geräumig und gestatten der Luft ungehinderten Zutritt. Auch sind sie erheblich weniger stark belegt, als man es in Deutschland gewohnt ist. Obwohl ich die Kasernen in der Frühe eines auf einen Feiertag folgenden Morgens besuchte, fand ich, daß überall die peinlichste Sauberkeit herrschte. Der Fußboden war frisch gescheuert, und in den Stuben herrschte eine Ordnung, die sich in jeder Weise mit

der in den besten Kompagnien eines preußischen Regiments messen kann.

Jeder Soldat hat eine Holzpritsche, die mit einer wollenen Decke belegt ist. Ein bei Tage aufgerolltes Moskitonetz vervollständigt das einfache Lager. Davor steht ein Holzkasten, der die Habseligkeiten des Mannes birgt. Waschvorrichtungen giebt es im Zimmer nicht. Der Siamese badet leidenschaftlich und viel; darum ist dafür gesorgt, daß er dieses Bedürfniß, so oft am Tag er will, befriedigt.

Der Stolz Siams, seine „Renommir-Anstalt“ ist das Kadettenkorps, das „Royal Military College“. In ihm sind 40 bis 50 Zöglinge untergebracht. Sein schönes massives Gebäude ist vor etwa drei Jahren vollendet. Es liegt in der Nähe des Palastes und fällt dort durch seine hübsche Façade Jedem sofort auf. Der Bau ist zweistöckig, im unteren Geschoß befinden sich die Lehrsäle, im oberen die Wohn- und Schlafräume der Kadetten. Für diese ist in den letzteren insofern größere Bequemlichkeit vorgesehen als für die Soldaten, da auf der Pritsche noch eine Matratze liegt. Die Kadetten sind in drei Altersklassen getheilt. Die Klassenzimmer sind groß und luftig und mit Bänken ausgestattet, die den neuen hygienischen Anforderungen in jeder Weise entsprechen. Der Unterricht ist täglich vierstündlich. Er umfaßt vor Allem die siamesische und die englische Sprache; dann Geographie, Mathematik und Kriegswissenschaften, namentlich Taktik und Befestigungslehre. Ich konnte dem Unterricht in zwei Klassen beiwohnen. In der einen war gerade Rechnen, in der anderen Lesen „dran“. Die Knaben beherrschten die kurzen englischen Sätze, die sie vorzutragen hatten, recht gut, sprachen auch deutlich aus. Die Turnhalle ist so trefflich eingerichtet, daß man glaubt in ein deutsches Exerzierhaus einzutreten, das mit den neuesten Geräthen ausgestattet ist. Für die körperliche Ausbildung der Kadetten sind täglich einstündige Turn- und Exerzier-

Uebungen vorgesehen. Die Zöglinge der Anstalt sind zwischen 12 und 17 Jahre alt. Sie stammen aus den besten Familien des Landes. Nach bestandener Reiseprüfung treten sie als Offiziere in das Heer oder die Marine ein. Auch das Lazareth der Anstalt hatte ich zu besuchen Gelegenheit. Es wurden da indessen nur leichtere Fälle behandelt, so daß die Einrichtung unserer Revier-Krankenstube ähnelte. An einer schwereren Krankheit litt jedenfalls keiner der jungen Leute; alle machten vielmehr ein ganz vergnügtes Gesicht und schienen froh, „der Schulstub' und ihren Wänden" auf einige Tage entronnen zu sein. Vielleicht war unter ihnen auch ein oder der andere Simulant. Daß man solche kennt, zeigte die Erzählung des mich führenden Arztes, wonach man in leichteren Fällen häufig mit einer ordentlichen Dosis Rhicinus-Oel auffallend schnelle Resultate erziele — tout comme chez nous.

Als ich mich nach beendetem Rundgang vom Direktor, der Majorsrang hat, verabschiedete, konnte ich ihm meine aufrichtige Freude darüber aussprechen, daß es mir vergönnt gewesen war, eine Anstalt zu besuchen, die auch Deutschland zur Zierde gereichen würde. Leider verstand er nur siamesisch, so daß mein liebenswürdiger Begleiter, ein Hauptmann aus dem siamesischen Generalstab, der das Englische trefflich beherrschte, als Dolmetscher dienen mußte. Durch seine Vermittelung hatte ich dank den Bemühungen des opferwilligen Vertreters unserer Regierung dann auch Gelegenheit, die übrigen militärischen Einrichtungen Bangkoks genau zu besichtigen. Leider aber habe ich keiner Exerzier-Uebung beiwohnen können. Es war außerordentlich heiß und die Soldaten werden mit Rücksicht auf die Hitze im Sommer nicht weiter als unbedingt nöthig angestrengt, d. h. abgesehen von den täglichen Appells, dem Wach- und kleineren Dienst waren sie frei. Größere Uebungen werden während der Sommermonate nicht vorgenommen. Daß aber auch im

Außendienst Haltung und Anzug der Leute tadellos sind, hatte ich bei der Audienz beim König zu beobachten Gelegenheit, wo wir verschiedene Wachen und Posten zu passiren hatten.

Von sehr großem Interesse war auch ein Besuch der Gefängnisse. Vom Justizminister, der von unserem Wunsche, die Gefängnisse Bangkoks zu besichtigen, durch den deutschen Ministerresidenten erfahren hatte, erhielten wir eine freundliche Einladung, einen uns genehmen Tag dafür zu bestimmen. Auf die Veranlassung des siamesischen Würdenträgers stellte sich dann einer seiner Räthe, ein Belgier, der trefflich deutsch sprach, zur Verfügung. Nachdem wir unter seiner Führung zunächst die Richtersäle im Justizpalast durchwandert hatten, ging es in das Untersuchungsgefängniß. Hier erwartete uns schon der Direktor mit seinem ganzen Stabe. Ich muß sofort vorausschicken, daß in allen Räumen, die wir betraten, und ich kann versichern, daß wir keinen überschlagen haben, die peinlichste Sauberkeit herrschte. Auch die Disziplin der Untersuchungsgefangenen und die Sorgsamkeit, mit der man sie behandelte, waren außerordentlich. Dasselbe hatten wir nachher auch im eigentlichen Strafgefängniß zu konstatiren. Es ist von Werth, auf Reisen in fremden Ländern die Gefängnisse zu besuchen; von ihrem Zustand kann man einen untrüglichen Schluß auf den Charakter des Volkes ziehen. In manchem Lande sieht scheinbar Alles hübsch sauber und ordentlich aus; aber der flüchtige Zuschauer läßt sich durch äußere Politur täuschen. Wenn er hinter die Kulissen blicken würde, müßte er Manches anders beurtheilen. Das Gefängniß ist sozusagen die Rumpelkammer der Menschheit. Sieht man, daß auch das Ausrangirte mit Sorgfalt und Liebe behandelt wird, weiß man gleich, wie es sonst im Hause steht.

Zu Ehren Siams sei es darum gesagt, daß in seinen Gefängnissen Sauberkeit und Ordnung herrschen, wie man

sie nur sehr selten findet. Wenn nicht recht schwere und regelmäßige Arbeit von den Sträflingen verlangt würde, dürften diese sich in den Gefängnissen leicht zu wohl fühlen. Ob die Strafen indessen immer schwer genug sind, ist zweifelhaft; wie wir hörten, haben seit Einführung des neuen Strafgesetzbuches gerade schwere Verbrechen, wie Mord und Raub, im Innern des Landes eher zu- als abgenommen.

Der König von Siam hat sich zur Aufgabe gemacht, in seinem Reiche eine Justizpflege einzuführen, wie sie in europäischen Ländern geübt wird. Wie in so vielen anderen Dingen stößt er auch dabei bei seinen Berathern und auch bei seiner Familie auf großen Widerstand, und manches Mal mag dadurch seine Willenskraft gelähmt werden. Aber auf dem Gebiete des Gefängnißwesens hat er bereits große Reformen durchgeführt; die Umgestaltung des Gesetzbuches ist noch nicht vollendet; doch ist die Vorbereitung dazu schon ziemlich weit vorgeschritten. Fraglich bleibt es allerdings, ob eine Humanität, wie sie in dem hochkultivirten Europa gerechtfertigt ist, in Siam sich nicht als verfrüht erweisen wird. Solche Fragen lassen sich nur von Leuten beantworten, die gründlichere Studien gemacht haben, als es der Tourist kann, mögen sich ihm zur Information auch noch so viele Thüren öffnen. Ist aber ein Volk noch nicht reif für das, was ihm sein hochsinniger, seiner Zeit vorauseilender Fürst bietet, so kann das leicht einen schädlichen Einfluß haben. Das Volk könnte die humanitären Bestrebungen seines Königs mißverstehen und in ihnen ein Zeichen der Schwäche erblicken. Der Leser dieser Zeilen wird zweifellos gerne hören, daß bei der Ausarbeitung des neuen siamesischen das deutsche Gesetzbuch die Grundlage bietet. Eine wesentliche Aenderung gegen die jetzigen Zustände ist auch insofern geplant, als man den heute nahezu rechtlosen Frauen alle Rechte, namentlich das der Verfügung über ihr Eigenthum zugestehen will. Nach dem Inkrafttreten des neuen

Rechtes wird Siam Anwartschaft darauf haben, zum Eldorado für die Frauen erklärt zu werden. Vorläufig ist es allerdings noch nicht soweit. Bisher sind nur in Bezug auf die strafende Justiz die vom König befohlenen Neuerungen in Kraft getreten.

Die Aufnahme in das Untersuchungsgefängniß vollzieht sich sehr ähnlich wie bei uns. Indessen sind die genauen Messungen des Körpers, des Kopfes, der Arme hier schon lange an der Ordnung. Besonderes Gewicht wird auf die Registrirung aller Tättowirungen gelegt, deren jedermann mehrere als vermeintlichen Schutz gegen die bösen Geister besitzt. Der Gebrauch falscher Namen ist in Siam an der Tagesordnung, namentlich die Chinesen zögern keinen Augenblick, sich nach Belieben heute so und morgen so zu nennen. Aber bei der genauen Durchführung des „Nationale" wird es später leicht werden, sie zu erkennen. Auch ein Verbrecheralbum besteht in Bangkok, die Bilder der „schwersten Jungen" hängen an den Wänden des Untersuchungsraumes. Hier kann der Kriminalist von Beruf Studien machen; er würde kaum irgendwo in der Welt so „schöne" Gaunerphysiognomien wiederfinden.

Das Untersuchungsgefängniß besteht aus einer großen Anzahl von Pavillons, in denen die Verhafteten untergebracht werden. Die schwerer Verbrechen Bezichtigten tragen bereits Ketten. Vom Untersuchungsgefangenen wird keine Arbeit verlangt; indessen findet jeder, der es wünscht, Beschäftigung. Ein Theil des Verdienstes wird bei der Entlassung ausbezahlt. Die Mehrzahl der Männer arbeitete in der Hoffnung auf den Erwerb fleißig, nur die alten und schweren Verbrecher zeigten keine Neigung, etwas zu thun. Wenn wir vorübergingen, kauerten die Gefangenen nieder und erhoben beide Hände, die Fingerspitzen innen berührend, in Gesichtshöhe, das gewöhnliche Zeichen des Grußes und der Bitte. Es waren im Ganzen etwa 450 Männer in

der Voruntersuchung oder wegen kleiner Uebertretungen in Haft, und wir sahen außerdem, streng von jenen geschieden, etwa 20 Frauen. Unter diesen befanden sich auch mehrere Sklavinnen, die hier eine Entscheidung über Beschwerden abwarteten, die sie gegen ihren Herrn erhoben hatten. Man besorgte, daß sie, wenn sie in der Gewalt jener blieben, „gemartert" werden würden.

Die Sklaverei ist bereits durch ein Edikt vom Jahre 1868 abgeschafft; doch steht es den Leuten von mehr als dreißig Jahren frei, sich gegen einen gewissen Betrag zu verkaufen, den sie dann abzuarbeiten haben. Man erwartet aber bereits in diesem Jahre einen königlichen Erlaß, der auch diesen letzten Rest der noch bestehenden Einrichtung aus einer barbarischen Zeit abschafft. Wie weit die freien Siamesen sich dann zur Arbeit bequemen werden, bleibt allerdings abzuwarten. Von Haus sind sie bequem und überlassen jede anstrengende Thätigkeit nur zu gerne Anderen. Die von Jahr zu Jahr wachsende Einfuhr von Kulis wird nach der Abschaffung auch der beschränkten Sklaverei voraussichtlich noch zunehmen.

Die Pavillons der Untersuchungsgefangenen sind mit Ausnahme einiger weniger älteren Stiles, die indessen auch sehr sauber gehalten sind, durchweg von schattigen Bäumen und gefälligen Blumenbeeten umgeben. Alle Räume sind elektrisch beleuchtet. Große offene Badebassins tragen dem Bedürfniß nach Kühlung und Reinlichkeit Rechnung. Dreimal täglich erhalten die Gefangenen Mahlzeiten; außerdem bringen die Anverwandten ihnen in der täglichen Besuchsstunde noch allerlei zum Essen, das ihnen durch ein Gitter gereicht werden muß, das Gefangene und Freie trennt. Nur der Genuß des Opium ist streng verboten.

Die Disziplin unter den Gefangenen scheint unschwer aufrecht erhalten werden zu können. Zwar stehen in den Ecken der Umfassungsmauern auf erhöhtem Platze einige

Militärposten mit geladenem Gewehr, um einen Fluchtversuch zu verhindern, aber die Zahl der eigentlichen Wärter ist klein. Diese sind nur mit dem Polizeiknüppel bewaffnet; Schußwaffen trägt keiner.

Zum Schluß der Besichtigung des Untersuchungsgefängnisses zeigten uns die drei Scharfrichter des Königreichs ihre Werkzeuge. Bei der Vollstreckung eines Todesurtheils sind sie vollständig feuerroth gekleidet. Die Exekution besteht im Abschlagen des Kopfes mit einem Schwert. Der König unterschreibt nur ungern ein Urtheil, das dem Leben eines Menschen ein Ende bereiten soll. Das Gericht muß allerdings bei Mord und schwerem Raub auf Tod erkennen. Aber bei unserem Besuch harrten nicht weniger als zwanzig zum Tode verurtheilte Männer und eine Frau der letzten Entscheidung des Königs über ihr Schicksal. Sie hofften alle auf Begnadigung. Die letzte Hinrichtung hat vor anderthalb Jahren stattgefunden. Damals ließ der König der Gerechtigkeit freien Lauf gegen drei Männer und eine Frau, die eine Sklavin auf die furchtbarste Art vier Tage lang gemartert hatten, bis die Unglückliche ihren Geist aufgegeben hatte. Auch damals zögerte der König, gab schließlich aber dem Drängen der öffentlichen Meinung nach, die den Tod der Mörder laut und dringend forderte. Der Scharfrichter sucht, ehe er den Todesstreich führt, die überirdischen Geister und Wesen durch Opfer zu versöhnen. Dann kniet er vor dem Delinquenten nieder, um ihn für das Blut, das er vergießen wird, um Verzeihung zu bitten. Erst wenn diese unter dem Hinweis darauf, daß er ja nur seine Pflicht thue, gewährt ist, greift er zum Schwert und schlägt das Haupt des Verurtheilten ab. Die Hinrichtung ist zwar öffentlich, aber keineswegs kann das „ganze Volk" zugegen sein, um seine Schaulust zu befriedigen. Zum Schluß überreichte mir der Direktor eine große Photographie, auf der er im Kreise seiner höheren Beamten, im Vorder-

grunde die Scharfrichter hockend, sitzt. Das Bild versah er mit einer liebenswürdigen Unterschrift in siamesischer Sprache.

Auch das Hauptgefängniß, in dem die Verurtheilten ihre Strafe zu verbüßen haben, ist ganz nach europäischem Muster gebaut. Es ist ein dreistöckiger Bau mit gallerieartigen Gängen, die mit durchlöcherten Eisenplatten belegt sind, so daß der Wärter von unten bis oben den Raum durchblicken kann. An der Seite der Gänge befinden sich die Zellen, in denen Nachts je zehn Mann liegen, die durch Schiebefenster von außen beobachtet werden können. Die Gefangenen tragen einen weiten eisernen Reifen um den Hals und an den Fußgelenken Ketten, die häufig auch höher hinaufgeführt sind. Auf dem Rücken hängt an einer leichten Kette eine Holztafel mit der Nummer des Gefangenen und der Zahl der Strafjahre. Als Kleidung dient meist ein braunes Beinkleid; die Haare sind kurz geschoren. Schwere Verbrecher oder solche, die sich schlecht aufführen, sind zu zweien an einander gekettet. Als Disziplinarstrafen werden Fasten und Dunkelzellen verhängt; Prügelstrafen giebt es angeblich nicht. Bei besonders guter Führung werden den Gefangenen die Ketten abgenommen; sie werden dann als Mitaufseher verwendet und als solche durch besondere Kleidung kenntlich gemacht.

Einer der Beamten der Verwaltung dieses Hauptgefängnisses ist ein Sohn des Königs von Birma. Er ist in früheren Kämpfen nach Bangkok verschlagen und hatte den Wunsch, statt in die Heimath zurückgesandt zu werden, eine Stellung als Beamter des Königs von Siam zu finden. Man hat ihm die eines Hauptaufsehers des Staatsgefängnisses gegeben. Vor der Hand ist dieses das Einzige im Lande. Doch beabsichtigt man, für jede Provinz ein Zentralgefängniß einzurichten. Das in Bangkok bestehende reicht nicht mehr aus; eine Vergrößerung läßt sich nicht umgehen,

namentlich die Werkstätten sind viel zu eng. Die Organisation hat bisher ausschließlich in den Händen von Siamesen gelegen, was uns wiederholt mit großem Stolz mitgetheilt wurde. Aber man wolle jetzt einen Ausländer kommen lassen, wurde hinzugefügt, der noch weiter „organisiren“ und auch eine Tretmühle einrichten soll.

Bei unserem Besuch beherbergte das Gefängniß nur 2060 Gefangene, für die siebenzig Wärter und vier Wärterinnen (für die Frauen) angestellt waren. In der Regel sind 3000 Gefangene dort untergebracht gewesen. Bei seiner Rückkehr aus dem Auslande aber erließ der König eine Amnestie für alle leichteren Vergehen sowie für alle Verbrecher über 60 Jahre. Das leerte natürlich das Gefängniß um ein Bedeutendes. Bei unserem Durchgang wurden uns etwa sechszig Bittschriften überreicht, die man offenbar für eine günstige Gelegenheit langer Hand vorbereitet hatte; die Hoffnung, daß die Amnestie noch nachwirken würde, mag den Leuten vorgeschwebt haben, als sie dieselben gesenkten Kopfes auf der Erde kauernd mit weit emporgestreckten Händen uns entgegenhielten. Unter den Bittenden befand sich auch eine zum Tode verurtheilte Frau, deren schon vorher Erwähnung gethan ist; ihr Gesuch um Begnadigung hatte eine Nachbarin, eine entschieden schöne Person, verfaßt.

Die Gefangenen werden sämmtlich beschäftigt, meist mit einem Handwerk, das sie erst in der Anstalt erlernen. Wir haben unter ihnen sehr geschickte Arbeiter gefunden, die besonders altsiamesische Goldrahmen herstellten; auch Tischler, Messingschmiede, Schlosser, Schneider und Schuster beobachteten wir bei ihrer Hantirung. Die von ihnen hergestellten Gegenstände besichtigten wir später eingehend im Lagerraum. In liebenswürdiger Weise wurde eine ganze Kollektion interessanter Sachen für uns eingepackt.

Wohin wir kamen, herrschte, wie gesagt, mustergültige Ordnung. Das Hospital war sehr luftig. Befremdend

aber muß es den Europäer anmuthen, daß die Ketten den Sträflingen nicht einmal hier abgenommen wurden. Die Küche, ebenso die Aborte waren ungemein sauber gehalten. Daß wir uns auch diese Räume anzusehen wünschten, erregte bei den Beamten hohes Erstaunen. Als wir aber erklärten, auch das hintere, also streng isolirte Zimmer des Hospitals, in dem die mit Cholera, Dyssenterie, Typhus und anderen ansteckenden Krankheiten Behafteten lagen, besuchen zu wollen, blieb die ganze Begleitung von etwa zwanzig Personen zurück. In diesem Raum gab es auch wirkliche Schreckensbilder; selbst die dem Tode schon rettungslos Verfallenen trugen ihre Ketten. Als wir unumwunden unsere Entrüstung darüber aussprachen, wurde uns geantwortet, darüber habe nur der Arzt zu entscheiden. Wenn der humane König erführe, wie die Schwerkranken und Sterbenden behandelt werden, würde sicherlich der dafür verantwortliche Arzt zur Rechenschaft gezogen werden.

In einer besonderen Zelle fanden wir einen siamesischen Kapitän, der von einem gemischten Gerichtshof, in dem die Franzosen die Majorität hatten, zu zwanzig Jahren Zuchthaus verurtheilt worden war, weil er seinen Posten gegen die Franzosen vertheidigt und letztere auf die Finger geklopft hatte. Es war ein schöner Mann mit intelligenten Gesichtszügen. Seinen eisernen Ring trug er mit vollendeter Würde. Wir drückten ihm die Hand und sprachen die Hoffnung aus, daß die Franzosen bald selbst aus „Menschlichkeitsgefühl“ Amnestie für ihn beantragen würden. Bisher schienen dieselben aber keine Neigung dazu zu zeigen, denn es wurde uns erzählt, daß der französische Konsul immer wieder kommt, um zu sehen, ob der Gefangene sich auch noch im Gefängniß befindet. Auf die Siamesen machte es großen Eindruck, daß wir dem unglücklichen Offizier Trost zusprachen und durch Hutabnehmen und Händedrücken unsere Achtung bezeigten.

Während des vierstündigen Rundganges wurde uns wiederholt eine Erfrischung, bestehend aus Thee, Bisquit und Sodawasser, angeboten, die dankend angenommen und in den Gartenanlagen genossen wurde. Beim Abschied konnten wir mit dem Dank für die erhaltene Belehrung auch aus aufrichtigem Herzen die Versicherung geben, daß wir nicht erwartet hätten, eine solche Musteranstalt zu finden, wie wir sie zu sehen bekommen hatten.

Als eine recht unangenehme Eigenthümlichkeit Bangkoks muß ich die Silbergeld-Wirthschaft erwähnen. Ich glaube, wenn unsere Silberleute einmal einen Blick in eine hiesige Bank oder ein hiesiges großes Geschäftshaus thun könnten, würde ihr Enthusiasmus für das weiße Metall sich abkühlen. Unter den Europäern hat sich in Folge dessen bereits ein sehr lebhafter Checkverkehr ausgebildet. Aber die Eingeborenen und Chinesen haben daran keinen Antheil. Im Schweiße ihres Angesichts müssen die Handeltreibenden und ihre Angestellten in Bangkok Silbergeld zählen, wobei sie hinter den Säcken auf der Erde zu kauern pflegen. Die Münze in Bangkok hat neuerdings viel Silber- und Kupfergeld, das allerdings nichts weniger als gut ist, geprägt. Außerdem ist aber auch der alte kugelrunde Tikal noch viel im Verkehr. Der Tikal ist 1,20 M. werth und wurde in ganzen, halben, viertel und achtel Stücken hergestellt. Die kleinen Stücke findet man nur noch selten, ja man muß dafür sogar schon Aufgeld bezahlen; ebenso für das im Innern noch gebräuchliche Porzellangeld. Die runden ganzen Tikalstücke trifft man dagegen häufig. Sie werden zu je 10 in Kästen gelegt, und diese dann zu je 500 in Beutel gethan. Dabei heißt es aufpassen, daß kein falsches oder minderwerthiges Stück unterläuft. Wie in allen Silberländern, so ist nämlich auch in Siam viel falsches und minderwerthiges Geld in Umlauf. Meine Taschen waren bald von den vielen schweren Silberstücken, die ich bei mir führen mußte,



Marktszene in Bangkok.

zerrissen. Das ist um so erklärlicher, als Jeder aus Furcht, er möchte falsches Geld erhalten, an den Stücken herumbiegt. Ein richtiges Salungstück, d. i. ein Viertel Tikal, ist stets ganz verbogen. Ich fürchte, die neu ausgeprägten Tikalstücke werden bald ebenso aussehen wie die alten Silbermünzen. Um dem Leser einen Begriff von den siamesischen Geldverhältnissen zu geben, will ich kurz mittheilen, was für Münzen es giebt.

Kupfer:	2 Solot = 1 Att,
	2 Att = 1 Pai,
	2 Pai = 1 Seek.
Silber:	2 Seek = 1 Fuang,
	2 Fuang = 1 Salung,
	4 Salung = 1 Tikal,
	4 Tikal = 1 Tamlung,
	20 Tamlung = 1 Chang,
	50 Chang = 1 Haph,
	100 Haph = 1 P'ahrah.

Goldmünzen sind gar nicht im Verkehr. Die wenigen, die überhaupt geprägt werden, verschenkt der König bei öffentlichen Festlichkeiten. Der glückliche Empfänger hebt sie dann auf oder verkauft sie an Sammler.

So wenig das Münzwesen Siams den Anforderungen modernen Kulturlebens entspricht, so weit ist auf anderen Gebieten wieder seine Hauptstadt fortgeschritten. Bangkok besitzt z. B. eine geradezu verschwenderisch angelegte elektrische Beleuchtung, die nicht allein die Straßen, sondern auch die Paläste und Häuser mit Licht versorgt. Auch giebt es eine elektrische Straßenbahn, die ganz Bangkok durchquert. Ich weiß nicht, ob sie sich mehr durch die rasende Schnelligkeit, mit der sie fährt, oder durch den unglaublichen Schmutz, der Einem in den Wagen entgegenstarrt, auszeichnet. Sie ist stets so besetzt, daß buchstäblich kein Mensch mehr hinein kann. Die Einnahmen sind daher trotz des

niedrigen Tarifs glänzend. Europäer freilich benutzen sie selten, eben weil sie zu schmutzig ist. Auch die Rickschahs sind in den Augen eines Europäers kein begehrenswerthes Transportmittel in Bangkok. Sie werden nämlich von den Eingeborenen oft zum Transport von Schweinen, Hausgeräth, Mehlsäcken u. s. w. gebraucht.

Sehr lohnend ist ein Ausflug nach der alten Residenzstadt Ajuthia. In zwei Stunden bringt die Eisenbahn den Reisenden hin, so daß ein Tag für den Besuch der Ruinen vollständig ausreicht. Die Reste der großen Tempel sind äußerst sehenswerth. Der Sammler findet eine gute Gelegenheit, alte Buddhabilder zu erwerben oder, wenn er unter den zahlreichen Trümmern etwas Begehrenswerthes entdeckt, es einfach mitzunehmen.

Nicht weit von Ajuthia liegt auch der Platz, an dem die großen Elephantenjagden des Königs abgehalten werden, eine festliche Veranstaltung, zu der der ganze Hof, die Würdenträger des Reiches und die vornehme Gesellschaft von Bangkok Einladungen erhält. Bei diesen Jagden werden zuerst die wilden Elephanten von zahmen, auf deren Rücken sich die Treiber befinden, zusammengedrängt und in immer enger werdende Buchten gedrängt, so daß schließlich die Elephanten, auf die die Jagd veranstaltet ist, in einen Kessel getrieben werden. Hier erwarten sie wieder zahme Elephanten mit Wärtern, um sie eng zusammenzuhalten. Nun werden die besten Exemplare ausgesucht und zurückbehalten; die übrigen läßt man auf dem Wege, auf dem sie gekommen sind, wieder entweichen. Die Zähmung der gefangenen Thiere soll ziemlich schnell von statten gehen. Indessen darf man sich den ganzen Vorgang doch nicht so einfach vorstellen, wie er erzählt ist. Jagd und Zähmung der Elephanten erfordern großen Muth und viel Umsicht. Es ist auch durchaus nicht so selten, daß einer der Wärter dabei sein Leben einbüßt.



Schwimmender Stadttheil auf dem Menam.

Von Freunden wurde uns ein kleines Dampfboot zur Verfügung gestellt, mit dem wir eine Rundfahrt auf dem Menam machen konnten. Wir kamen auf diese Weise in Stadttheile, die der Europäer sonst selten betritt, und konnten die Leute besser beobachten, als das vom Lande aus möglich ist. Die Wohnungen gehen durchweg nach dem Fluß hinaus, auch die Läden haben ihre Auslagen nach der Wasserseite. Die Gewohnheit, auf dem Wasser zu leben, hat natürlich ihre große Bequemlichkeit; vor Allem ist man nicht an den Ort gebunden. Gefällt es einem Siamesen oder Chinesen in der bisherigen Umgebung nicht mehr, so löst er einfach die Stricke, mit denen sein Ponton oder Boot an dem nächsten befestigt ist, und fährt nach einer aussichtsvoller oder angenehmer erscheinenden Stelle.

Auf unserer Fahrt kamen wir auch an ein buddhistisches Gotteshaus, in dem gerade die Zeremonie der Einführung eines Priesters vor sich ging. Dieser war mit seiner ganzen Verwandtschaft zur Stelle, die sowohl für ihn wie für die alten Priester Geschenke mitgebracht hatte. Das Sprüchwort vom geschenkten Gaul scheint man in Bangkok nicht zu kennen; denn die dargebotenen Gegenstände wurden einer harten Kritik unterworfen. Inzwischen stellten sich die Musiker vor dem Eingang auf und machten einen ohrenbetäubenden Lärm. Mit Tanz und Grimassen wehrten sie dem Priester und seiner Sippe den Eintritt, bis einer der letzteren eine Summe Geldes zahlte. Dann erst wurde die Thür freigegeben. Nun aber setzten Trommeln und Muscheln von Neuem zu einem furchtbaren Skandal ein. Drinnen schritten die Priester zum Gebet, draußen bereiteten die Verwandten das Essen, wobei sie gehörig Betel kauten und ausspuckten. Unter den Speisen spielten rosa und weiße Lotosblumen eine Hauptrolle; ihr Stempel schmeckt wie frische Haselnuß.

Sehr groß ist die Zahl der Polizeistationen in Bangkok. Die Polizisten, sämmtlich Eingeborene, machen in ihrer

kleidsamen Tracht, zu der sie den bekannten kurzen englischen Knüppel tragen, einen sehr guten Eindruck. Bei Verhaftungen fesselt der siamesische Wächter des Gesetzes den Gefangenen mit einer Kette, die er an seiner Hand oder seinem Fuß befestigt. Da dieselbe sehr lang ist und dem Verhafteten somit großer Spielraum bleibt, kommen natürlich komische Szenen nicht selten vor. Gewundert habe ich mich, daß die sonst sehr aufmerksamen Diener des Gesetzes dem unerhört schnellen Fahren auf den Straßen kein Ende machen. Im Allgemeinen ist der Wagenverkehr nicht groß. Oeffentliche Droschken kennt man überhaupt nicht. Daß die schmutzigen Rickschahs, in denen gelegentlich auch Schweine und andere Thiere befördert werden, von den Europäern nicht benutzt werden, habe ich schon erwähnt. Diese sind daher auf eigenes Fuhrwerk angewiesen, das vielfach von ihnen gehalten wird. Die Rücksichtslosigkeit aber, mit der sie ihre Equipagen durch die Straßen jagen, ist nach europäischen Begriffen unerhört. Es kommen oft genug Unfälle vor; trotzdem schreitet Niemand ein.

Den Abend verbrachten wir stets sehr angenehm im deutschen Klub. Hier versammelt sich täglich vor dem Diner die ganze deutsche Gesellschaft zu einem Schoppen, bei dem über die Ereignisse des Tages geplaudert wird. Die hübschen Räume sind dazu wie geschaffen. Die Einrichtung des Klubs ist in allen Einzelheiten sehr gediegen. Mit seinem großen Gesellschaftssaal und zwei Kegelbahnen ist er zweifellos der vornehmste Vereinigungspunkt in Bangkok. Wenn wir des Nachts vom Klub nach Hause fuhren, habe ich regelmäßig mit vielem Vergnügen ein entzückendes Schauspiel verfolgt. In den großen Büschen am Wege schwirrten unzählige Glühwürmer von einer Größe und Pracht, wie ich sie nie gesehen hatte. So ein Strauch, auf dem diese reizenden Thiere saßen, sieht wie ein Christbaum mit brennenden Lichtern aus.

Schon standen wir im Begriff, uns auf dem Dampfer, der uns nach Hongkong bringen sollte, einzuschiffen, als uns noch eine Einladung erreichte. Dieses Mal kam sie von der siamesischen Admiralität, die uns eine sehr schöne Steam-Launch zu einem Ausflug nach der Insel Koh Si Tschang zur Verfügung stellte. Da uns der Kapitän des „Phra Chom Klao", ein sehr zuvorkommender Engländer, versicherte, er müsse doch noch einen Tag vor der Barre liegen bleiben, so wurde auch die letzte Gelegenheit, noch ein Stück Siams kennen zu lernen, dankend angenommen. Pünktlich war das Boot zur Stelle, und stolz fuhren wir den Menam von Bangkok hinunter und über die Barre hinaus. So lange wir auf dem Strom waren, ging Alles gut. Sobald wir aber die Barre passirt hatten, mußte unser Schifflein einen harten Strauß mit den Wellen bestehen. Es hatte sich ein arger Sturm erhoben, der das Boot bald aus den Wogen emporhob, bald in die Tiefe sinken ließ. Nach achtstündiger schwerer Fahrt erreichten wir durch und durch naß unsern schon außerhalb der Barre liegenden Dampfer.

Hier war ein reges Leben zu beobachten. Fleißige, immer vergnügte Chinesen luden die schweren Güter ein, die wir nach China bringen sollten. Ab und zu verschwand einer in eine Ecke, um eine Pfeife Opium zu rauchen, zu welchem Zwecke überall die schwarzen Kisten mit den verschiedensten Utensilien umherstanden. Auch ein Opiumverkäufer kam an Bord und machte glänzende Geschäfte. Nachher während der Fahrt habe ich indessen keinen Chinesen Opium rauchen sehen, da amüsirten sich die Leute nur mit Karten- und Schachspielen.

Am nächsten Morgen fuhren wir an Land, um die interessante Insel Koh Si Tschang zu besuchen.

Diese ist etwa drittehalb Quadratmeilen groß und von ungefähr zweihundert Leuten bewohnt. Der großartige Palast des Königs, viele Häuser, der gute Hafen u. s. w.

sind leider ganz verfallen. Weshalb die entzückende Anlage, die offenbar große Mittel erfordert hat, so verwahrlost ist, habe ich nicht erfahren. Der uns begleitende Kapitän war auf der Insel ungemein beliebt; wie wir uns nachher überzeugten, verstand er es aber auch trefflich, mit den Leuten umzugehen. Bei der Landung überreichten uns die Bewohner, die zur Begrüßung herangekommen waren, Früchte, Schildpatt und zwei junge lebende Riesenschildkröten. Letztere ließen wir später tödten und aus dem Fleisch eine Suppe kochen, während das Schild als Andenken an den interessanten Ausflug sorgfältig aufbewahrt wurde. Bei dem Rundgang auf der Insel besuchten wir auch die Häuser der Eingeborenen. Lachend boten uns überall die Bewohner Betelnüsse an, zu deren Genuß wir uns indessen nicht entschließen konnten.

Kaum waren wir an Bord des „Phra Chom Klao“ wieder angelangt, so lichtete dieser seine Anker. Noch ein letzter herzlicher Abschied, ein Winken mit den Tüchern, und langsam verschwand die Küste Siams, das uns so gastlich aufgenommen hatte, hinter uns.

Achtes Kapitel.

Im Reiche der Mitte.

Die Fahrt von Bangkok durch den Golf von Siam und die chinesische Südsee nach Hongkong war ziemlich eintönig. Der „Phra Chom Klao", auf dem wir uns eingeschifft hatten, ist zwar ein altes Fahrzeug, aber sehr sauber und ruhig gehend. Die Verpflegung ließ nichts zu wünschen übrig. Der Kapitän war ein überaus liebenswürdiger, gescheuter Mensch, der für uns that, was nur in seinen Kräften stand. So konnten wir es wohl für ein paar Tage wieder auf dem Wasser aushalten.

Von Zeit zu Zeit tauchte am Horizont die Küste des Festlandes auf, erst im Osten die von Cambodscha, dann, nachdem wir Kap Camao passirt hatten, im Westen die von Cochinchina und Annam. Zeitweise waren nur die Umrisse zu erkennen, öfter aber auch konnten wir durch das Glas ganz gut Einzelheiten an Land wahrnehmen. Viel wurde über die Wirthschaft der Franzosen in diesen ihren Kolonialländern gesprochen. Wie mir von zuverlässigen, erfahrenen Leuten wiederholt versichert worden ist, besteht kaum noch ein eigentlicher Handelsverkehr nach den französischen Kolonien. Er geht mehr und mehr zurück. Nichtfranzösischen Schiffen werden in den Häfen so viel Schwierigkeiten bereitet, daß kein Rheder oder Kapitän sich drängt, Fracht

nach den Häfen von Cochinchina oder Tonkin zu erhalten. Mehr als zweifelhaft soll es sein, ob die Franzosen überhaupt Erfolge in Hinterindien erzielen werden. Sie können sich nicht an die Sitten und Gebräuche der Eingeborenen gewöhnen, suchen vielmehr Alles nach Pariser Muster umzuwandeln. Daß das nicht geht, sieht jeder verständige Mensch ein. Jetzt sind die Franzosen dabei, wie mir versichert wurde, außer den Menschen auch die Ortschaften in Cochinchina und Tonkin zu formen, als ob sie „zu Hause", d. h. in Paris, wären. Was bei einer solchen Kolonialpolitik herausspringt, hat man an anderen Orten der Welt, an denen die Trikolore gehißt ist, schon zu bewundern Gelegenheit gehabt.

Der letzte Tag der Fahrt brachte uns noch einen herben Verlust. Der zweite Offizier, ein braver junger Bursche, erlag früh Morgens einem tückischen Fieber. Vor zwei Tagen stand er noch auf der Kommandobrücke. Rasch tritt der Tod den Menschen an! Das gilt in den Tropen noch mehr wie daheim! Es herrschte allgemein Niedergeschlagenheit; jeder hatte den so schnell Dahingeschiedenen gern gehabt.

Dieser unerwartete Todesfall zwang den Kapitän, als Hongkong in Sicht kam, die Quarantäneflagge am Mast zu setzen. Der Hafenarzt kam an Bord, hielt die Leichenschau ab und untersuchte dann alle Chinesen im Zwischendeck. Das Ergebniß war zufriedenstellend. Wir durften ohne Weiteres landen.

Die Einfahrt in den Hafen von Hongkong war sehr schön. Es ist der herrlichste, den ich je gesehen habe. Rings von hohen Bergen umgeben, liegt die Stadt Victoria, der Hafenort der dem Pearlfluß vorgelagerten, englischen Insel Hongkong, am Meer.

Nirgendwo ist mir bisher noch die Richtigkeit des Ausspruchs, daß es in der anschwellenden Fluth des Weltverkehrs nur die Alternative: Mitschwimmen oder Ertrinken giebt, so

klar vor Augen getreten, wie in Hongkong, und zwar ganz ausgesprochenermaßen auch in Bezug auf Deutschland. Hongkong ist eine rein englische Kolonie. Sie wurde erst vor einigen fünfzig Jahren auf einer vorher vollständig öden Insel angelegt. Seitdem hat sie sich zu einer geradezu wunderbaren Blüthe entfaltet. Zwar ist der Handelsumsatz in der letzten Zeit um ein Geringes zurückgegangen, weil die Erschließung einer immer wachsenden Zahl von Vertragshäfen und namentlich die Entwickelung Shanghais dem Geschäft einigen Abbruch gethan haben; indessen ist Hongkong auch heute noch einer der hervorragendsten Plätze des Ostens, und der neue Aufschwung, den die Dinge in China in den letzten Monaten genommen haben, wird auch ihm zu Statten kommen. Was aber Hongkong ganz besonders interessant für uns macht, ist, daß der Antheil Deutschlands an seinem Handel große Bedeutung gewonnen, ja auf manchen Gebieten, namentlich dem des Export- und Frachtgeschäfts, sogar den Englands bereits übertroffen hat. Im Hafen Hongkongs ist die deutsche Flagge der englischen fast ebenbürtig vertreten.

Das Erstarken des Deutschthums wird von englischer Seite mit offenbarer Mißgunst verfolgt. Diese äußert sich unter Anderem auch darin, daß die englischen Firmen bei Weitem nicht mehr so viele junge Deutsche und, wenn überhaupt, lange nicht so willig wie früher anstellen. Vom rein britischen Standpunkt ist das verständlich. Der englische Meister, bei dem der Deutsche durch Jahrzehnte in die Lehre gehen mußte, ist von diesem vielfach übertroffen und verdrängt worden. Das läßt sich gutwillig so leicht Niemand gefallen. Man wird es daher begreifen können, wenn die Nachfrage nach deutschen Gehilfen in den britischen Handelshäusern recht sehr nachgelassen hat. Aber es kommt mir so vor, als suche der Engländer sich auch auf andere Weise des deutschen Mitbewerbs zu erwehren. Auffallend ist nämlich

in der neuesten Zeit das von den Engländern anscheinend nicht ungern gesehene Wachsen der japanischen Einfuhr, unter dem ganz besonders die deutsche zu leiden hat. Es dünkt mir, als sei in dieser Hinsicht für Deutschland die größte Aufmerksamkeit geboten, und müsse Alles daran gesetzt werden, das einmal eroberte Terrain mindestens zu behaupten. Zeigt sich Deutschland nicht als geübter, starker Schwimmer, so ist die Gefahr des Ertrinkens sehr groß.

Vermehrt wird diese zweifellos noch durch die England auf dem Hongkong gegenüberliegenden Festland neuerdings gelungene Besitzergreifung auf der Halbinsel Kaulun. Die Stadt Victoria, die in Europa ganz allgemein fälschlich Hongkong genannt wird, erhob sich ursprünglich nur auf dem kurzen Küstenstrich, der sich am Nordrande der Insel Hongkong zwischen den hohen Bergen, die sie fast ganz bedecken, und dem Meere hinzieht. Aber der Raum, welcher für das kleine unbedeutende Fischerdorf wohl ausreichte, das hier noch vor fünfzig Jahren stand, wurde für den englischen Freihafen bald viel zu eng. Die Chinesenstadt allein muß heute 170 000 Zopfträgern Unterkunft bieten; da bleibt für das europäische Viertel nur wenig Platz übrig. Längst schon hat man sich in Folge dessen entschließen müssen, mit den Wohnbauten weiter landeinwärts, d. h. hügelaufwärts zu gehen. Stück für Stück ist den Bergen abgerungen worden; aber auch Stück für Stück wird heute dem Meere durch Zuschüttungen abgewonnen, um Platz zu schaffen für gewaltige Speicher und prachtvolle Bauten. Aus den Steinbrüchen oben in den Bergen schleppen schon in den frühesten Morgenstunden und wieder bis spät in die Nacht hinein chinesische Männer und noch mehr chinesische Frauen in Körben Stein um Stein für die neuen Bauten herbei. Auch die gegenüberliegende Halbinsel Kaulun wird jetzt in den Kreis der Anlagen in erhöhtem Maße einbezogen werden.



Blick von Hongkong auf Kaulun.

Wie man einst in Peking über die Erwerbung der damals öden und nackten Insel Hongkong gelacht hat, so mag man wohl auch heute dort glauben, England mit den neuen Gebieten auf Kaulun ein nur wenig werthvolles Geschenk gemacht zu haben. Wer aber die Dinge mit ruhigem und besonnenem Blick betrachtet, der wird sich nicht verhehlen können, daß es England ebenso gut gelingen wird, aus den kahlen Bergen und Schluchten Kauluns blühende Gemeinwesen hervorzuzaubern, wie es aus der gegenüberliegenden Insel bereits nicht nur wirthschaftlich, sondern auch landschaftlich ein Paradies geschaffen hat. Vieh- und Geflügelzucht sowie Gemüsebau haben eine ausgezeichnete Aussicht auf der Halbinsel und werden nicht wenig dazu beitragen, Hongkong von auswärtigen Zufuhren unabhängig zu machen, was namentlich im Falle kriegerischer Verwickelungen von großer Bedeutung werden muß. Bisher hatten an den Gestaden Kauluns, soweit sie schon englisch waren, nur die großen Marinedepots, Kohlenmagazine, Docks und Werften ein Unterkommen gefunden. Das kleine Stück, das sonst noch den Engländern auf dem Festland gehörte, diente ausschließlich militärischen Zwecken.

Am Empfindlichsten hatte unter dem bisherigen Platzmangel die Industrie zu leiden. Sie konnte sich nicht entwickeln, weil ihr der nöthige Grund und Boden zur Ausdehnung fehlte. Nicht einmal die vorhandenen Betriebe (Zuckerfabrikation, Sägewerke, Maschinenbau, Ziegelei u. s. w.) konnten so vergrößert werden, wie es der zunehmende Absatz gebot. An die Anlage neuer Etablissements war kaum zu denken. Das dürfte sich in Zukunft wahrscheinlich erheblich ändern. England wird eifrig bemüht sein, um Hongkong die alte Bedeutung zu sichern, hier eine blühende Industrie zu schaffen. Daß die Lage dazu direkt herausfordert, wird Niemand in Frage stellen können. Eine Eisenbahnverbindung nach dem Innern, deren Hauptlinie die geplante

Strecke über Canton nach Hankau sein müßte, würde die Aussichten zweifellos noch erheblich verbessern können. Auch in dieser Beziehung wird es Sache Deutschlands sein, sich den veränderten Verhältnissen anzupassen und rechtzeitig zur Stelle zu sein, um sich seinen Antheil zu sichern.

Daß die Erwerbung eines weiteren Theiles der Halbinsel Kaulun nicht allein in wirthschaftlicher Hinsicht Bedeutung hat, vielmehr auch in Bezug auf die Vertheidigung der Kolonie dringend geboten war, brauche ich kaum hinzuzufügen. Ist sie doch gerade in letzterer Hinsicht von der englischen Presse als besonders wichtig hingestellt worden. Hongkong besitzt nämlich, abgesehen von seiner Eigenschaft als Hafenplatz, auch als Militärstadt erhebliche Wichtigkeit.

Wohin man blickt, sieht man riesige Kasernen, Proviantmagazine, in denen der Kriegsbedarf vorsorglich aufgestapelt ist, sowie Dienstwohnungen für Offiziere und Militärbeamte. Die Soldaten auf den Straßen machen einen recht günstigen Eindruck. Die Uniformen sind gut gehalten. Das Benehmen ist weniger anspruchsvoll, als man es in anderen englischen Garnisonen gewöhnt ist. Aber die bisherigen Anlagen entbehrten jeden Schutzes gegen einen etwaigen Angriff von feindlicher Seite, besonders im Falle, daß dieser von der Landseite erfolgte.

Als England seinerzeit von der Insel Hongkong Besitz ergriff, verblieb die ganze Halbinsel Kaulun und die ihr westlich vorgelagerte Insel Ngong-Tschpun-Tschao (Stone Cutters Island) in den Händen der Chinesen. Aus jener Zeit vor 1860 aber stammen die ersten Befestigungen der Kolonie; daß sie nur den Verhältnissen einer Vergangenheit, in der es lediglich Vorderlader gab und die Kanonen höchstens eine englische Meile weit trugen, angepaßt wurden, liegt auf der Hand. Als auch die Südspitze von Kaulun 1860 besetzt wurde, waren die gezogenen Kanonen in ihrer Kindheit, an Panzerschiffe dachte noch kein Mensch. Man

hielt die Entfernung der Grenze (zwei und einen halben Kilometer) für an sich ausreichend und glaubte deshalb auch damals eigentlicher Befestigungen für Hongkong nicht zu bedürfen. Erst 1878 begann man an der von Osten in den Hafen von Hongkong führenden Meerenge Forts anzulegen, die die Einfahrt mit ihren Geschützen beherrschten. Ueber diese Fortifikationen ist man auch bisher noch nicht hinausgekommen. Aber schon der chinesisch-japanische Krieg zeigte die Gefahr, die eine feindliche Flotte Hongkong bringen könnte. Von der Bai von Kaulun aus, die vollständig außerhalb des englischen Gebiets lag, könnten die weittragenden Geschütze moderner Kriegsschiffe mit Leichtigkeit ganz Hongkong in Grund und Boden schießen. Von der Hügelkette aber, die sich nördlich der bisherigen englischen Grenze auf Kaulun erhebt, würde auch eine anrückende Landarmee die Halbinsel sowohl, wie die gegenüberliegende Insel Hongkong beherrschen. Es war daher vom englisch-militärischen Standpunkt durchaus geboten, daß Großbritannien ein weiteres Gebiet erwarb, welches eine vollständige Sicherung des Hafens und der Stadt ermöglicht. Die dazu nöthigen Arbeiten dürften bereits in der allernächsten Zeit in Angriff genommen werden.

Das Alles läßt zweifellos auf eine künftige Neubelebung des wirthschaftlichen Lebens in Hongkong schließen, und ich will deshalb nur nochmals den Wunsch wiederholen, daß es auch Deutschland gelingen möge, sich einen Antheil an dem daraus erwachsenden Nutzen zu sichern. Dazu ist vor Allem nöthig, daß ein großes deutsches Bankinstitut in Hongkong gegründet wird, welches deutschen Unternehmern mit genügendem Kapital unter die Arme zu greifen vermag und diese vom englischen Geldmarkt so unabhängig wie möglich macht. Bei dem enormen Antheil der Deutschen am Handels- und Schifffahrtsverkehr in Hongkong würde eine deutsche Bank dort von Anfang an ein sehr ergiebiges

Arbeitsfeld vorfinden. Ich habe mich eigentlich gewundert, daß nicht die deutsch-ostasiatische Bank hier bereits eine Filiale besitzt. Bei dem rühmlichen Namen, den sie sich hier zu Lande durch ihre Erfolge in Shanghai errungen, würde sie es ungemein leicht haben, sich auch hier einzuführen. Je selbstständiger eine solche Filiale zu arbeiten vermag, desto schneller und sicherer dürfte sie zum Ziel kommen.

Es gilt eben für den Wettkampf der Völker dasselbe, was vom Daseinskampf des Einzelnen gilt. Wir müssen als ganzes Volk streben, nach allen Seiten möglichst gut situirt zu sein. Nur der wirthschaftlich Stärkere hat die Aussicht, auf die Dauer einen Markt zu beherrschen und das Feld behaupten zu können. Deutschland darf sich nicht mehr, wie es Jahrhunderte lang gethan hat, auf fremdes Kapital verlassen und dem Ausland den Löwenantheil am Gewinn abtreten. Als es keine deutsche Flagge auf den Weltmeeren gab, da mußte es sich wohl mit den Brosamen begnügen, die man ihm übrig ließ. Heute aber liegen die Dinge anders. Deutschland ist in der Lage, in den Gang der Ereignisse einzugreifen, und es muß dies thun, weit mehr noch auf wirthschaftlichem als auf politischem Gebiet. Je weniger Deutschland im Stande ist, seiner stetig zunehmenden Bevölkerung im eigenen Lande Raum zu schaffen oder die Lebensansprüche seines Volkes einzuschränken, was einem verderbenbringenden Rückschritt in der Kultur gleichkommen würde, desto mehr muß es darauf bedacht sein, sich neue Gebiete zu erschließen, in denen entweder der Ueberschuß seiner Kräfte sich bethätigen kann, oder in denen es auf lange Zeit hinaus für die schaffenden Hände seiner Arbeiter ein lohnendes Absatzgebiet findet. In diesem Sinne muß der Deutsche auch in Hongkong thätig sein. Das Sprichwort: „Mit dem Hute in der Hand kommt man durch das ganze Land“, ist heute nur noch in sehr beschränktem Sinne wahr; die alten guten Zeiten sind vorüber,

und „andere Menschen, andere Sitten“ heißt es auch hier. Mit Bitten und Warten wird im Ringen der Völker Nichts mehr erreicht werden; nur wer auf dem Plane erscheint und selbst zugreift, wird Theil haben an der Beute. Das sollte man bei uns daheim nie vergessen. Arbeit und Kapital müssen sich in noch viel höherem Maße als bisher in den Dienst des überseeischen Verkehrs stellen. Es ist durchaus nicht nöthig, daß uns aller Grund und Boden selbst gehört, auf dem jene sich bethätigen. Wir haben nur dafür Sorge zu tragen, daß in der Stunde der Gefahr unsere Kanonen bis dahin reichen, wo unsere Pioniere thätig sind. Sonst aber sollte diesen ein möglichst weiter Spielraum gewährt werden. Sie werden schon dafür Sorge tragen, daß sie ihre Kraft nicht an die Beackerung unfruchtbarer Felder verschwenden. Die Hilfe aber und Unterstützung, deren sie bedürfen, um das begonnene Werk zu segensreichem Ende zu führen, sollte ihnen von der Heimath nie vorenthalten werden. „Nunquam retorsum“ muß die Losung sein, unter welcher Deutschland sich an der Erschließung des östlichen Asiens betheiligt. Dann wird ihm auch der Erfolg nicht fehlen.

Selbstverständlich soll darin keine Ermunterung zu übertriebenen Spekulationen liegen. Im Gegentheil, das deutsche Kapital darf in dieser Hinsicht seine bisherige vorsichtige Haltung nicht aufgeben; von Banken und Vertrauensleuten aber berathen, die mit den Verhältnissen an Ort und Stelle gründlich bekannt sind, kann es ihm nicht an Gelegenheit zu guten Anlagen fehlen.

An allerhand waghalsigen Unternehmungen, für die in gewissenlosester Weise Propaganda gemacht war, die aber sehr schnell sich verderblich erwiesen haben, hat es auch in Hongkong letzthin nicht gefehlt. Ja, Hongkong hat sogar bis vor ganz Kurzem an den Folgen einer übermäßigen Spekulation in den südlicheren Theilen Chinas und zum

Theil auch auf den hinterindischen Inseln sehr schwer zu leiden gehabt. Vielleicht wäre die geschäftliche Krisis, die durch sie heraufbeschworen wurde, weniger empfindlich gewesen, wenn sie nicht zugleich durch zwei andere Umstände noch verschlimmert worden wäre.

Der eine war der chinesisch-japanische Krieg, dessen Folgen sich indessen heute in keiner Weise mehr bemerkbar machen. Der andere ist in dem moralischen Druck zu suchen, den das ungemein starke Auftreten der Pest in den letzten Jahren mit sich gebracht hat. Auch gerade im letzten Sommer wieder war diese entsetzliche Krankheit von Neuem in Hongkong ausgebrochen. Jeder Tag brachte mehrere Todesfälle. Im Ganzen wurden seit dem ersten Januar bis Mitte Juli schon 1279 Erkrankungen gemeldet, das sind etwa 8 den Tag, und von diesen sind leider nicht weniger als 1126 tödtlich verlaufen. Ist der Anblick des grünen Pestwagens in den Straßen der Stadt auch bei Weitem nicht so häufig, wie er vor etwa zwei Jahren war, so ist er doch immer noch nicht aus ihnen verschwunden. Die letzten Wochen haben sogar in den europäischen Kreisen bedeutend die Angst vor der Krankheit gesteigert, weil verschiedene Mitglieder der fremden Kolonien und auch drei barmherzige Schwestern von der Pest dahingerafft worden sind.

Selbstverständlich läßt die englische Verwaltung es an Vorsichtsmaßregeln gegen eine weitere Ausbreitung der Krankheit nicht fehlen. Am Hafen, streng abgesondert von seiner Umgebung, liegt das Pest-Krankenhaus. Ich habe ihm einen Besuch abgestattet und kann nur sagen, daß die dort getroffenen Einrichtungen den besten Eindruck machen. Ein unmittelbar neben dem Krankenhaus gelegener Kirchhof dient zur sofortigen Beerdigung der Todten. Leider spricht die Zahl der massenhaften Gräber mit erschreckender Deutlichkeit von den enormen Opfern, die die Pest in den letzten Jahren schon gefordert hat. Der Todten- und Ahnenkultus

der Chinesen erschwert die Durchführung der von der englischen Verwaltung getroffenen Maßregeln bedauerlicher Weise recht erheblich; gerade deshalb wird man es unter diesen Umständen noch als einen Segen ansehen müssen, daß eine große Menge von Chinesen in den letzten Jahren Hongkong verlassen hat. Ob die angegebenen Zahlen (80 000) nicht übertrieben sind, will ich hier nicht untersuchen; wären sie aber richtig, so dürfte der zeitweilige Verlust einer so großen Anzahl von Arbeitskräften immer noch den Opfern vorzuziehen sein, die die Pest sicher gefordert hätte, wenn sie in der übermäßig engen Bevölkerung der schmutzigen Chinesenstadt einen noch aufnahmefähigeren Boden gefunden hätte, als er ihr nach dem Abzug jener geboten war.

Erinnerte die Pest stark an die Schrecken, welche man sonst nur in den Tropen zu finden gewohnt ist, so merkte ich in Hongkong doch auf Schritt und Tritt, daß nunmehr die heiße Zone, deren Wunder ich zu schauen in den letzten Wochen Gelegenheit gehabt hatte, hinter mir lag. Es fehlten die Kokosnüsse und andere Früchte der Tropen, die man so schnell lieb gewinnt. Dafür fand ich nun allerdings in Hongkong einen fast unglaublichen Reichthum an Pfirsichen, Pflaumen und anderen Früchten, die uns aus der Heimath bekannt sind. Aber wir hatten, als wir in Hongkong landeten, auch die Länder hinter uns gelassen, in welchen der Chinese so zu sagen als geduldeter Fremder sein Brod zu erwerben sucht. Hier war er nun Herr im Hause. Verschwunden war die Unterwürfigkeit, die ihn bisher charakterisirt hatte und an ihre Stelle der Hochmuth getreten. Der Chinese weiß sich in seiner Heimath und glaubt sich da Allerlei herausnehmen zu dürfen. Komisch ist es, wie er dabei zugleich den Engländer „herauszubeißen" sucht. Er erkennt die Ueberlegenheit des Engländers, wenn auch widerstrebend und ohne sie öffentlich eingestehen zu wollen, an, versteht schließlich aber doch trotz aller seiner Schlauheit

nicht mehr von der englischen Kultur, als daß er deren Unarten zur Schau tragen zu müssen glaubt. Namentlich die „Boys", d. h. die Diener, sind in Hongkong in ihrem Verhalten den Europäern gegenüber vielfach geradezu unverschämt. Wer es nicht versteht, in den sonst eben so schönen wie elegant gehaltenen Hotels dem Boy mit großer Energie entgegen zu treten, wird von ihm kaum bedient. Allerdings muß man sich hüten, in der Strenge zu weit zu gehen, da man sonst dem ausgesetzt ist, daß der chinesische Diener sich überhaupt weigert, Einem irgend einen Dienst zu leisten. Die Hauptsache ist, daß man sich jedem Chinesen gegenüber auf den Standpunkt des rein Geschäftlichen stellt; man bezahlt seine Dienste, darf ihm aber auch nicht einen Pfennig mehr geben, als ihm dafür gebührt, und hat dann darauf zu sehen, daß auch der Chinese seinen Theil bis aufs Tüpfelchen über dem i erfüllt. Jede Abweichung von dieser Regel wird entweder als Schwäche ausgelegt, der gegenüber sofort ein schamloses Ausbeutungssystem geltend gemacht wird, oder als der Versuch, sich einen nicht gleich erkennbaren Vortheil sichern zu wollen. Hält man dagegen ebenso sehr auf strengste Pflichterfüllung seitens der Chinesen, wie man selbst seine Leistungen auf das Nöthigste beschränkt, so wird man auf die Dauer mit dem Chinesen ganz gut auskommen können. Sehr viel unangenehmer ist es, wenn man in Hongkong auf die Bedienung von „Portugiesen" angewiesen ist, d. h. von Mischlingen, welche aus Macao hierher gekommen sind; deren Unverschämtheit kennt schlechterdings keine Grenze.

Wenn ich vorher sagte, man merke auf Schritt und Tritt, daß man die Tropen hinter sich habe, so bedarf das doch in einem Punkte einer Einschränkung, nämlich in Bezug auf die Hitze, welche hier herrscht. Kein Hauch Seeluft, da die Stadt durch eine hohe Gebirgskette vom offenen Meere getrennt ist, und dabei 35 Grad Celsius im Schatten

ist mehr, als ich selbst in Singapur und Colombo erlebt habe. Da die Stadt Viktoria sich terrassenförmig auf der dem Meer abgewandten Seite an den Hügeln hinaufzieht, wird diese Hitze doppelt unangenehm und schwer empfunden. Es ist daher leicht erklärlich, daß sich die meisten Bewohner des Ortes mit Vorliebe der Sänften bedienen, die man hier zum ersten Mal zu sehen bekommt. Diese Sänften sind in der Regel aus Rohr und Bambus geflochten und werden von zwei oder vier Kulis an langen Bambusstangen getragen. In den unteren Theilen der Stadt Victoria sieht man auch wohl Rickschahs, die sich bequem benutzen lassen. Pferde dagegen kommen fast gar nicht vor. Sobald man in die höher gelegenen Stadttheile sich begeben will, ist man auf die Sänften geradezu angewiesen. Das macht es auch erklärlich, daß die meisten Europäer sich ihre eigene Sänfte zu halten belieben; man sieht unter ihnen nicht selten sogar recht geschmackvoll und elegant ausgestattete Sessel, deren Träger uniformirt sind, wobei häufig durch die Farben die Landesangehörigkeit des betreffenden Europäers zum Ausdruck gebracht wird.

Der Stadttheil, in welchem die vornehme Geschäftswelt Hongkongs wohnt, ist, wie schon angedeutet wurde, auf den zum Theil recht steil hinter der alten Geschäftsstadt ansteigenden Hügeln und Felsen gebaut. Die lichten Wohnhäuser, meist einstöckige Villen, sind rings von Säulengängen und Terrassen umgeben, oder verstecken sich in dem Grün eines schattigen Gartens, obwohl die Hügel und Berge der Insel von Natur baum- und strauchlos sind. Die Engländer sehen auch hier ihre Bemühungen, die Lebensbedingungen zu verbessern und zu verschönern, mit Erfolg gekrönt. Die Boulevards und Promenaden zeichnen sich schon heute durch üppige Vegetation aus und oben auf den Bergen haben hunderttausende von Nadelhölzern Wurzel gefaßt. Wohl fegt von Zeit zu Zeit vernichtend der Taifun über die

Pflanzungen hin und zerstört an einem Tage, was jahrelange Mühen geschaffen haben, aber je höher der Wald wird, desto mehr Schutz gewährt er auch dem schwachen Nachwuchs und läßt ihn zu einer Stärke gedeihen, die der Windsbraut Trotz zu bieten vermag.

Der höchste Punkt der Berge, welche sich südlich an die Stadt Viktoria anschließen, ist der Viktoria-Pik, welcher sich 560 m über dem Meeresspiegel erhebt. Alle Viertelstunden führt ein Zug der Drahtseilbahn zu der luftigen Höhe hinauf; in etwa 8 Minuten ist die Strecke durchmessen, welche Steigungen bis zu 35 Grad zu überwinden hat. Zwei große Hotelbauten, um die sich bereits zahllose Villen gelagert haben, bieten auch dem Fremden Gelegenheit, hier oben zu wohnen, wo er der Hitze weniger ausgesetzt ist. Das Gouvernement hat durch einen umfangreichen Sanatoriumsbau dafür Sorge getragen, daß die genesenden Soldaten sich der kühlen und erfrischenden Höhenluft erfreuen können.

Der Ausblick, den man vom Pik auf die Stadt, das Meer und das gegenüberliegende Festland genießt, ist wunderbar schön. Tausende von kleinen Fahrzeugen, die meistens das chinesische Drachenflügelsegel führen, Hunderte von mastenreichen Segelschiffen und gewaltigen Dampfern, von denen eine ganze Anzahl sich durch ihre Ausrüstung mit großen und kleinen Geschützen als Kriegsschiffe kennzeichnet, beleben das Wasser. Diesseits umgiebt den tief ausgebuchteten Hafen das villenreiche Viktoria, jenseits springt die Halbinsel Kaulun mit ihren Arsenalen, Kasernen und Werftbauten weit in das Meer hinein; mächtige hohe Felsen, die an die Gebirgsformationen Norwegens gemahnen, schließen nach Norden das farben- und abwechselungsreiche Bild ab.

Hongkong gegenüber liegt an der meerartigen Einbuchtung, zu welcher sich der Pearlfluß erweitert, die portu-



Hafen von Makao.

giesische Kolonie Makao. Am Ende des 16. Jahrhunderts, als Portugals Kolonialmacht seine Höhe erreicht hatte, beherrschte es von hier aus den Handel mit ganz Ostasien und durch den festen Stützpunkt, den ersten und einzigen, welchen Europa für Jahrhunderte in China besaß, hatte es auf lange Zeit sich die Möglichkeit gesichert, diesen Handel aufrecht zu erhalten. Makao, oder wie es eigentlich heißen sollte Amakao, soviel wie Hafen des Ama, eines chinesischen Götzen, dessen Standbild einst dort stand, wo heute die portugiesische Stadt sich erhebt, liegt landschaftlich noch schöner als Hongkong. Wie dieses, ist es von fast allen Seiten vom Wasser umgeben, da es sich vor dem eigentlichen Festland weit in die Bucht hineinschiebt und nur durch einen noch nicht 100 m breiten Landstreifen mit jenem verbunden ist. Amphitheatralisch ziehen sich die Häuser und öffentlichen Bauten, unter denen namentlich die sehr große Anzahl von Kirchen auffällt, an den Hügeln empor. Die Stadt selbst hat ihre frühere Bedeutung vollständig eingebüßt. In dem Geschäftstheil, welcher einst das Bild regsten Fleißes bot, herrscht jetzt eine geradezu beängstigende Ruhe; auch Touristen kommen heute nur selten nach Makao, obwohl es von Hongkong unschwer zu erreichen ist. Der Brief- und Postkartenverkehr ist erheblich reger, als es eigentlich in dem geschäftlichen Verkehr begründet wäre. Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, daß die bekannte Briefmarkensammelleidenschaft, welche dort ein besonders interessantes Objekt in den portugiesischen Werthzeichen findet, hierfür verantwortlich gemacht werden muß. Außerdem ist Makao aber auch als das Monte Carlo von Ostasien immerhin erwähnenswerth.

Ungleich lohnender bleibt indessen ein Besuch des uralten Kanton, welches nicht mit Unrecht als das chinesische Venedig bezeichnet worden ist. Es übertrifft freilich die italienische Lagunenstadt an Ausdehnung um etwa das

Zehnfache. Die Fahrt von Hongkong oder Makao auf dem Pearlflusse gehört zu dem Interessantesten, was sich denken läßt. Hunderttausende von Menschen wohnen auf diesem in transportablen Baracken und Booten. Fahrzeuge aller Art, vom primitivsten Kahn bis zu dem mit allem Luxus der Neuzeit ausgestatteten Passagierdampfer, verkehren auf dem Fluß. Strenge Absperrung der Zwischendeckler von dem Oberdeck, auf welchem die Kajütepassagiere untergebracht sind, erinnert noch an die Zeiten, wo auf dem Pearl-River ein gefährliches Seeräuberhandwerk getrieben wurde, und mehr als einmal ein Schiff während der Fahrt von dem aus dem Zwischendeck hervorbrechenden Gesindel in einen der vielen Schlupfwinkel, welche der meerartige Strom bietet, geschleppt worden ist. Ob heute die Waffen, welche überall in den Kajüten und Salons der Schiffe an den Wänden zum Gebrauch der Passagiere angebracht sind, und die schwer bewaffneten Matrosen, die am Eingang zum Zwischendeck Wache halten, wirklich noch nöthig sind oder nicht, vermag ich nicht zu sagen. Immerhin dürften sie für etwaige sich an Bord schleichende Seeräuber eine heilsame Drohung sein.

Kanton liegt am linken Ufer des Pearlflusses. Die Stadt selbst ist ein Gewirr von schmalen Gassen, in welchen namentlich die sehr große Zahl von hölzernen Pagoden auffällt. Die Wohnungen der Mandarinen sind an den geschweiften Dächern leicht kenntlich. Gegen den Fluß hin ist die Stadt von einer Mauer umgeben. Auf dem höchsten Punkt innerhalb derselben steht die sogenannte fünfstöckige Pagode, ein hölzernes Bauwerk, welches eigentlich mehr Aussichtsthurm als geheiligte Stätte ist. Im obersten Stockwerk kann man vor zwei häßlichen bunten Holzfiguren, welche den Genius des Krieges und den des Schriftthums darstellen sollen, Thee und Kuchen genießen. Die Aussicht von dort oben auf die engen Gassen, die grünen Hügel, den

blauen Strom, die vielen Gräber und die fernen Berge ist entzückend.

Ehe wir mit den Bewohnern dieser Stadt Bekanntschaft machen, sei es gestattet, einige Bemerkungen über die Chinesen im Allgemeinen einzuflechten.

Die Bewohner Chinas haben sich während mehrerer Jahrtausende einer vollständigen Abgeschiedenheit von den westasiatischen und europäischen Völkern erfreut und deshalb in merkwürdiger, ja fast wunderbarer Reinheit und Unverdorbenheit ihre Eigenthümlichkeiten bis auf unsere Zeit bewahrt. Chinas Kultur hat sich dabei, ähnlich wie diejenige Aegyptens, zu einer Höhe entwickelt, die in Anbetracht ihres frühen Ursprungs Wunder nehmen muß. Bis ins 3. Jahrtausend zurück wird sie nach den Mittheilungen chinesischer Geschichtsschreiber zurückdatirt. Nach einem rührigen und regen Leben während mehrerer Jahrtausende hat dann die Fortbildung plötzlich Halt gemacht, und die Kultur ist dann in einen Zustand der Versteinerung und Verknöcherung verfallen, von dem sie sich bisher nicht wieder hat befreien können. Will man die chinesische Kultur vollständig verstehen, so muß man zunächst an die enorme Ausdehnung des chinesischen Reiches denken, sowie an die dadurch bedingte klimatische Verschiedenheit seiner einzelnen Theile. Das eigentliche China bedeckt eine Fläche von etwas über vier Millionen Quadratkilometer, dazu kommen dann aber noch die Mandschurei, die Mongolei, Tibet und andere unterworfene Landschaften, welche zusammen eine Fläche von mehr als elf Millionen Quadratkilometer haben. Während im Norden Chinas das Klima rauh und die Bodengestaltung gebirgig, der Winter, ähnlich wie bei uns, kalt und trocken, der Sommer dagegen heiß ist mit häufigen Niederschlägen, zeigen die südlichen Provinzen einen fast tropischen Charakter mit streng geschiedener trockener und nasser Jahreszeit. Daß sowohl die körperliche Beschaffenheit wie die Lebensweise der

Bewohner eines seiner Natur nach so mannigfaltig gearteten Landes ebenfalls sehr verschieden sein müssen, liegt auf der Hand. In seinem Wesen könnte man den Nordchinesen am besten mit dem Norddeutschen, den Südchinesen dagegen mit dem Provençalen oder Italiener vergleichen. Trotzdem fällt es auf, daß die Bevölkerung des eigentlichen China in Bezug auf physische Bildung, Sprache, geistige Anlagen und Charakter gleichartig ist. Streng zu scheiden sind indessen von den Chinesen die Mandschus, welche 1644 das chinesische Reich unterwarfen. Die Eroberer waren von Hause aus kriegslustig, haben aber große Anstrengungen gemacht, die Sitten und Sprache des kulturell bedeutend höher stehenden unterworfenen Volkes sich zu eigen zu machen. Indessen bilden die Mandschus auch heute noch das kriegerische Element in China und aus ihrer Mitte rekrutiren sich besonders die militärischen Beamten. Daß übrigens auch die Mandschus manche neue Sitten nach China gebracht haben, geht schon aus dem Umstande hervor, daß sie erst das Tragen des Zopfes, sowie die heute gebräuchliche Kleidung den Unterworfenen aufgezwungen haben. Nicht zu verwechseln mit den Chinesen und Mandschus sind die theilweise noch heute ziemlich unabhängigen und wilden Stämme, welche politisch einen Theil des chinesischen Reiches bilden. Als Grundzug des chinesischen Nationalcharakters rühmt man Nüchternheit, Mäßigkeit, Arbeitsamkeit und Genügsamkeit. Wo man immer mit einem Chinesen zu thun hat, fällt sein ruhiges Wesen auf, Ausbrüche wilder Leidenschaften gehören zu den größten Seltenheiten.

Die jetzt herrschende Dynastie ist nicht chinesischen Ursprungs. Ihre Heimath ist die Mandschurei, von welcher aus sie einen Einfall in das chinesische Reich unternahm, und nachdem sie die bis dahin regierende Ming-Dynastie vertrieben, sich 1644 zum Herrscher des Landes gemacht hat. Vor Allem verdanken die Mandschus ihre Erfolge der all-

gemeinen Anarchie, welche in China herrschte, dann aber auch den vortrefflichen Einrichtungen ihres Heeres. Dessen Organisation hat sich bis auf die heutige Zeit unverändert erhalten. Die mandschurischen Truppen sind daher die eigentlichen Stützen des kaiserlichen Thrones und die Hauptwehrkraft des Landes. Die Nachkommen der Krieger, welche China unterworfen haben, sind genau so militärisch organisirt, wie ihre Vorfahren. Sie heißen auf chinesisch Zi Jen, das ist: Banner-Leute. Der Name rührt von den acht Bannern her, welche der Eintheilung der mandschurischen Armee die äußere Gestalt gegeben haben. Die acht Banner oder Heeresabtheilungen unterscheiden sich durch die Farbe. Es kommen vor: Gelb, Weiß, Roth, Blau. Vier der Banner sind einfarbig, die vier anderen nur mit der betreffenden Farbe geändert. Die ersten drei Banner, nämlich das geänderte gelbe, das ganz gelbe und das geänderte weiße Banner, bilden die sogenannten Zang San Zi, das sind die oberen drei Banner, auf welche dann die Sia Wu Zi, die unteren fünf Banner folgen, nämlich das ganz weiße, das ganz rothe, das geänderte rothe, das ganz blaue und das geänderte blaue. Neben den acht mandschurischen Bannern verfügten die Eroberer aber auch über zahlreiche mongolische Hülfstruppen und schließlich über eine nicht unbedeutende Zahl chinesischer Ueberläufer, die sie in ihre Reihen aufnahmen. Das ist die Ursache, weshalb man die acht Banner-Truppen wieder in drei große Klassen theilt, nämlich die acht mandschurischen, die acht mongolischen und die acht chinesischen Banner. An der Spitze eines jeden Banners steht ein Tsiang Tsün, also ein Banner-General. Jedes Banner ist wieder eingetheilt in sogenannte Tha Lan, die vielleicht mit unseren Bataillonen am besten zu vergleichen wären. Sie befehligt ein Tsan Ling, ein Oberst. Das Tsa Lan ist wieder getheilt in mehrere Nim Lu (Kompagnien), welche ihrerseits unter einem Tso Ling (Major) stehen. Eine besondere Abtheilung der Banner-

Leute bildet die kaiserliche Leibwache, die den chinesischen Namen Po Yi führt und ausschließlich aus Mandschuleuten zusammengesetzt ist. Außerdem giebt es noch chinesische Provinzial-Truppen, die sogenannte Armee der grünen Banner, welche indessen nicht als Reichstruppen, sondern als Truppen der einzelnen Vizekönige aufzufassen sind.

Aus der Zeit der Lehnsstaaten haben sich noch bis heute etliche Würden erhalten. Man kennt deren fünf und zwar: den Herzog, den Marquis, den Grafen, den Freiherrn und den Edelmann. Die Ehrentitel werden in China entweder bei Lebzeiten verliehen oder sind posthume. Die vier Verdienstauszeichnungen, welche an Lebende verliehen werden, sind: die Reitjacke, die Feder, das Patulu und die Militär-Medaille. Die gelbe Reitjacke, also die höchste Auszeichnung, ist häufig genug beschrieben worden. Die Federauszeichnung theilt sich in das Recht, die Pfauenfeder, und das, die blaue Feder zu tragen. Beim Verleihen der Pfauenfeder giebt es wieder drei Abstufungen, nämlich die drei-, die zwei- und die einäugige Feder. Das Patulu ist eine militärische Auszeichnung, welche von der jetzigen Dynastie eingeführt wurde und wörtlich heißt: tapfer. Es ist ein Titel, den zu führen der Ausgezeichnete berechtigt wird. Die Militär-Medaille, Kung Pai, besteht aus einer oblongen Silberplatte.

Nehmen wir nach diesen für das allgemeine Verständniß der chinesischen Zustände nöthigen, informirenden Abschweifungen den Rundgang durch die größte chinesische Stadt, Kanton, wieder auf.

In den Straßen herrscht ein Lärmen und Toben, welches den Europäer zuerst geradezu verwirrt. Das Treiben ist dem in den Bazars von Damaskus nicht unähnlich. Auf der Insel Honan dehnt sich die eigentliche Lagunenstadt aus, in welcher die Sanpans, das sind mit Dächern versehene Boote, den Verkehr vermitteln. Ihnen fehlt allerdings ungefähr Alles, was die Fahrt durch die Wasserstraßen Venedigs

so reizvoll gestaltet. Die drei Ruderer, von denen zwei in der Regel Weiber sind, bewegen die Boote wenig geschickt. Trotzdem kann man sich ihrer Benutzung in manchen Fällen nicht entziehen, namentlich ist Jeder auf sie angewiesen, wenn er die Blumenboote besuchen will, welche als schwimmende Restaurants mitten im Fluß verankert sind und besonders zur Nachtzeit die Stätte lauten, lustigen Lebens werden. Der europäische Stadttheil, welcher westlich vom eigentlichen Kanton, und von diesem durch einen Kanal getrennt, am Flusse liegt, hat nichts Chinesisches. Die Brücke, welche ihn mit der Chinesen-Stadt verbindet, ist eine Straße, über welche man in ganz entgegengesetzte Welten gelangt. Aus der chinesischsten aller chinesischen Städte (Peking hat einen durchaus tartarischen Charakter) kommt man in die feierliche Stille einer vornehmen Stadt, in welcher sich auf weiten Rasenplätzen villenartige Häuser erheben. Das, was hier geschaffen wurde, ist das Werk der letzten vierzig Jahre. So lange ist es jetzt genau her, daß Europäern überhaupt der Zutritt zu der umwallten Stadt Kanton freigegeben worden ist. Bis dahin hatte nur die britisch-ostindische Kompagnie hier eine Handelsniederlassung, die ein Monopol war.

Die Abtretung der Insel Hongkong an England hat der Bedeutung Kantons als Handelsplatz für das Ausland erheblichen Abbruch gethan. Während der einheimische Verkehr in stetem Steigen begriffen ist, haben Ein- und Ausfuhrgeschäft sich fast ganz und gar auf Hongkong beschränkt. Noch wichtiger ist allerdings für diese Shanghai.

Eine dreitägige Dampferfahrt brachte uns von Hongkong nach diesem Platze. Wir benutzten als für unsere Zwecke am besten passend einen Dampfer der englischen P. & O. (Peninsular and Oriental) Company. Ich habe der Schiffe dieser Gesellschaft schon früher gedacht und darauf hingewiesen, daß sie kaum einen Vergleich mit unseren Lloyddampfern aushalten können. Noch weniger befriedigt

als auf der Fahrt von Port Said nach Colombo aber war ich dieses Mal von dem Dampfer jener Gesellschaft und ich kann nur Jedem, der Gewicht auf zuvorkommende Bedienung, aufmerksame Verpflegung und guten Komfort legt, rathen, lieber einen oder zwei Tage zu warten, um irgend ein anderes statt eines englischen Schiffes zu nehmen.

Shanghai liegt am Wusungfluß, etwa drei deutsche Meilen aufwärts von seiner Mündung in den Gelben Fluß, dessen bräunliche Wogen noch weit hinaus in das Meer zu verfolgen sind. Der Yang-tse-kiang selbst ist mehr als zweihundert deutsche Meilen weit, also eine Strecke wie die von Berlin nach Moskau, schiffbar; nur die großen Ozeandampfer haben Schwierigkeiten bei der Einfahrt, der eine bedeutende Barre vorgelagert ist. Da die Passagierdampfer nicht in den Wusungfluß einzulaufen vermögen, ist der Reisende für die letzte Strecke auf die Steam-Launch angewiesen. Der Wusung ist ein unberechenbarer Wasserlauf; er verändert sein Bett fortwährend, worin er dem Missouri, dem Nebenfluß des Mississippi, auffallend gleicht. Im Allgemeinen versandet er auf der einen Seite, während auf der anderen ein Stück Ufer nach dem anderen von den Wogen fortgerissen wird. Da der Fluß indessen sehr breit ist (noch bei Shanghai mißt er mehr als einen halben Kilometer) und in der Mitte eine Tiefe von fünf Metern, stellenweise sogar von noch mehr erreicht, so hat sich auf ihm eine geradezu riesige Schifffahrt entwickelt. Fahrzeuge aller Art beleben den Wusung Tag und Nacht.

Die Stadt Shanghai nimmt in den letzten Jahren einen sehr bedeutenden Aufschwung. In ganz kurzer Zeit ist am Wusungfluß entlang ein vollständig neuer Stadttheil entstanden. Besonders bemerkbar macht sich die Entwickelung auf dem Gebiete industrieller Anlagen, und zwar sind es da nicht allein die Europäer, welche mit dem Bau von Baumwollenspinnereien, Docks &c. vorgehen, sondern in noch

höherem Grade die Chinesen. Meist sind die Fabriken in den Händen von kapitalkräftigen Aktiengesellschaften. Der neueste Industriezweig, auf den sich hier der europäische Unternehmungsgeist geworfen hat, ist die Müllerei; eine vor zwei Jahren errichtete große Weizenmühle, die mit Maschinen der letzten Systeme ausgestattet ist, hat anscheinend sehr gute Resultate aufzuweisen.

Auch in Shanghai nimmt das deutsche Element eine ganz hervorragende Stellung ein. Die ersten Firmen der Stadt sind in Händen von Deutschen. Von großer Bedeutung ist in dieser Beziehung namentlich auch die deutsch-asiatische Bank. Die gegenwärtige Leitung dieses Instituts hat es bereits zu hohem Ansehen gebracht. Es ist sehr wahrscheinlich, daß es ihr in Verbindung mit der russisch-chinesischen Bank gelingen wird, die Macht der englischen Banken, besonders in Bezug auf die Feststellung des Silberpreises, zu brechen. Die russische Bank macht in Shanghai, obgleich sie noch sehr jung ist, bereits glänzende Geschäfte. Sie wird dabei in ganz auffallender Weise von der chinesischen Regierung unterstützt, ein Beweis von dem großen Einfluß, dessen sich Rußland erfreut. Da die chinesische Regierung gleichzeitig ihre Depositen aus den verschiedenen anderen Banken in Shanghai und Hongkong, mit denen sie bisher in Verbindung stand, zurückgezogen hat, hat sie die an sich schon schwierige Lage des Geldmarktes noch ungünstiger gestaltet. Zieht man dabei das fortwährende Schwanken des Silberpreises in Betracht, so kann man die Bedeutung derartiger Umwälzungen ermessen und wird einsehen, daß eine sehr gründliche Kenntniß der hiesigen Verhältnisse zur Leitung der Banken nothwendig ist. Je selbständiger daher eine jede hier auftreten kann, desto größer sind auch die Aussichten auf steigende Prosperität für sie. Wiederholen muß ich aber an dieser Stelle, daß es dringend geboten erscheint, unserer deutsch-asiatischen Bank nicht nur diese Selbständig-

keit zu gewähren, sondern auch ein größeres Kapital als bisher zur Verfügung zu stellen, sowie vor Allem durch eine größere Anzahl von Filialen (davon die erste in Hongkong) ihren Wirkungskreis zu erweitern. Vielleicht wäre es nützlich, wenn sich die deutsch-asiatische Bank den Gewohnheiten der englischen Banken etwas mehr anschließen würde, wenn diese auch nicht immer unserem Geschmack entsprechen.

Eine sehr anerkennenswerthe Unterstützung findet das Deutschthum für seine Bestrebungen in der nunmehr seit schon zwölf Jahren in Shanghai erscheinenden Zeitung „Ostasiatischer Lloyd". Diese vertritt nicht nur in sehr geschickten Leitartikeln die deutschen Interessen, sondern trägt durch ihre trefflichen Arbeiten über Land und Leute auch in hervorragendem Maße zum Verständniß der chinesischen Verhältnisse bei. Den gesteigerten deutschen Interessen entsprechend, schickt das Blatt sich eben jetzt zu einer angemessenen Vergrößerung und Reform an, als deren erstes Zeichen wohl die Beilage „Nachrichten aus Kiautschou" zu betrachten ist, welche das Gouvernement unserer jüngsten Kolonie bereits als amtliches Insertionsorgan benutzt. Uebrigens reicht der Einfluß des „Ostasiatischen Lloyd" schon heute weit über die Grenzen Shanghais und selbst Chinas hinaus; auch die deutschen Interessen in Japan und auf den Philippinen werden mit Geschick und Wärme in seinen Spalten vertreten.

Das energische Auftreten Deutschlands in Ostasien, namentlich die Entsendung von zwei Divisionen unserer Marine in die hiesigen Gewässer, hat dort großen Eindruck gemacht. Die Wirkung solcher Maßregeln und namentlich auch des Besuches des Prinzen Heinrich werden doch bei uns in Deutschland ganz wesentlich unterschätzt. Sie tragen schon jetzt ihre Früchte, und man kann nur ernstlich wünschen, daß die Machtstellung, die das Deutsche Reich in diesem Augenblick in China einnimmt, so nachhaltig aus-

genutzt wird, daß dauernde Erfolge verzeichnet werden können.

Daß Prinz Heinrich bei seinem ersten Besuch in Shanghai der deutschen Kompagnie der hiesigen Freiwilligen-Truppe seinen Namenszug für die Achselklappen verliehen hat, ist bekannt. Die 60 Mann starke Abtheilung, welche die heimische Uniform trägt, hat bei der Parade vor dem Prinzen im letzten Sommer vorzüglich bestanden.

An jenem militärischen Schauspiel nahm auch die chinesische Truppe Theil, zu deren Ausbildung deutsche Offiziere berufen worden waren, und die jetzt in Wusung untergebracht ist. Sie bestand in vollen Ehren und zeigte, daß sie von ihren Instrukteuren etwas gelernt hat. Es besteht die Absicht, die Leute jetzt als Lehrmaterial weiter zu verwenden. Mit Ausnahme von einigen wenigen, die nach Kanton und anderen Plätzen versetzt wurden, sind die deutschen Offiziere bereits verabschiedet, so daß die chinesischen Soldaten nunmehr sich selbst überlassen sind. Wie lange die Ausbildung der Mustertruppe sich erhalten wird, läßt sich schwer sagen. Voraussichtlich wird die Disziplin sehr schnell wieder verloren gehen und, wo die Fuchtel fehlt, der alte Schlendrian abermals beginnen. Sich selbst überlassen, hat Neues in China noch immer keinen Bestand.

Das hat so recht deutlich auch der Bau einer Eisenbahn von Wusung nach Shanghai gezeigt. Vor fünfundzwanzig Jahren wurde diese schon als Schmalspurbahn gebaut und zwar unter Ueberwindung geradezu unglaublicher Schwierigkeiten. So wurde um einen einzigen, für heilig gehaltenen Baum in der Nähe von Wusung, der nicht gut umgangen werden konnte und dessen Beseitigung deshalb nothwendig war, allein ein halbes Jahr debattirt und parlamentirt. Als sie aber in Betrieb genommen werden sollte, da machte sich gegen die neue Unternehmung eine solche feindselige Haltung von Seiten der Bevölkerung geltend,

daß der Regierung nichts übrig blieb, als die Bahn wieder aufzureißen und die Schienen nach Formosa zu verkaufen. Jetzt ist die Bahn zum zweiten Mal gebaut und am 1. September dieses Jahres in Betrieb genommen worden. Der Oberbau ist nach den bewährtesten Prinzipien der preußischen Eisenbahnverwaltung angelegt. Es sind Stahlschwellen und Granitschotter verwendet worden. Für die Wartehäuser, Bahnhöfe u. s. w. sind ebenfalls die preußischen Vorbilder maßgebend gewesen. Auch das Betriebsmaterial ist zum größten Theil aus Deutschland bezogen worden, wenn auch theilweise nach amerikanischem Muster eingerichtet. Selbst an einem Bahnhofsrestaurant fehlt es nicht. In Wusung bedient ein höflicher Chinese in einem luftigen Bambusbau, dessen Wände und Dach Matten bilden, seine Gäste. Für Eingeborene und Fremde sind übrigens getrennte Räume vorgesehen. Die Aufsicht über das Betriebspersonal, das aus Chinesen zusammengesetzt ist, liegt in deutschen Händen.

Ob die chinesischen Passagiere sich an die deutschen Betriebsverhältnisse mit der Zeit gewöhnen werden, bleibt abzuwarten. Bei den bereits fertigen Eisenbahnen in China hat man allerdings die Erfahrung gemacht, daß es nicht der Fall ist. Die Chinesen wollen absolut nicht die geschlossenen Waggons, welche bei uns üblich sind, benutzen und zwar, weil sie ihr Gepäck darin nicht unterbringen können. Der Chinese aber trennt sich von seinem Reisegepäck nicht, hat auch vorläufig zu der Bahnverwaltung nicht so viel Vertrauen, um im Gepäckschein irgend eine Sicherheit dafür zu erblicken, daß er seine Sachen am Bestimmungsort wieder erhielte. Auf der Linie Tientsin—Peking hat man schließlich offene Güterwagen einrichten müssen, in denen nun der Chinese umgeben von seinem ganzen, meist recht umfangreichen Gepäck Platz nimmt.

An sich hat die Bahn von Shanghai nach Wusung zweifellos eine große Zukunft, namentlich wenn die geplante

Verlängerung nach Nanking gebaut wird und die Tarife so niedrig gehalten werden, wie z. B. in Japan, wo eben die Billigkeit der Transportmittel diesen von Anfang an eine riesige Kundschaft sicherte. Vorbedingung dafür ist aber, daß nicht eines Tages den deutschen Ingenieuren der Stuhl vor die Thür gesetzt wird und die Chinesen Alles selbst machen wollen. Allerdings ist dafür die Aussicht nach den bisher in China gemachten Erfahrungen nicht sehr groß. Bis heute wenigstens ist es nicht gelungen, dem Beamtenthum des Reiches der Mitte solche Zügel anzulegen, daß ihr aktiver oder passiver Widerstand der modernen Entwickelung gegenüber auf die Dauer gebrochen worden wäre. Mit welchen Feinden aber die europäische Zivilisation in China unter den gegenwärtigen Verhälnissen zu rechnen hat, zeigt vielleicht am besten ein Blick auf die industriellen Unternehmungen, welche einer der bedeutendsten und weitsichtigsten, auch vaterlandsliebendsten Chinesen der Jetztzeit in die Wege geleitet hat, nämlich der Vizekönig Tschan-Tschi-Tung.

Tschan-Tschi-Tung ist einer der größten Gelehrten, welche aus der Schule Kung-fu-tses hervorgegangen sind. Er verdankt seine hohe Stellung ausschließlich der eigenen Gelehrsamkeit und der eigenen geistigen Bedeutung. Er hat nicht den Weg zurückgelegt, welchen sonst jeder chinesische Beamte langsam zu durchmessen hat, um zu einflußreicher Stellung zu gelangen. Er hat, was in China eine nur selten vorkommende Ausnahme bildet, vor der großen Staatskommission in Peking eine Prüfung bestanden, auf Grund deren er sofort zum Gouverneur der Provinz Shansi befördert wurde. Schon ganz kurze Zeit darauf wurde er General-Gouverneur der Kwang-Provinzen.

In der Hauptstadt seines neuen Wirkungskreises in Kanton trat seine Neigung zu Unternehmungen westlicher Kultur zuerst und in auffallendster Weise zu Tage. Schon im Jahre 1887 unterbreitete er dem Thron in Peking den

Vorschlag, die Hauptstadt des Reiches mit Hankau zu verbinden. Tschan-Tschi-Tung ist niemals selbst in Europa oder Amerika gewesen. Was er daher von der Zivilisation jener Welttheile kennt, beruht lediglich auf Studien theoretischer Art. Angeregt von den Europäern, mit denen er gelegentlich in Berührung kam, hat er nicht allein deren Sprache schnell und in seltener Vollkommenheit gelernt, sondern sich auch eine Kenntniß der litterarischen Welt Europas und Amerikas verschafft, die Jeden in Erstaunen setzen muß. Aber einen Hauptfehler, mit dem fast alle Chinesen behaftet sind, hat auch Tschan-Tschi-Tung nicht abzulegen vermocht. Fast überall hat er nämlich nur den Buchstaben erfaßt, und seine Kenntnisse sind nicht viel Anderes als eine Schulgelehrsamkeit, welche im praktischen Leben über den ersten besten Stein stolpern muß. So behandelt er denn auch mit der vollen Verachtung und Geringschätzung, die den Schultheoretiker von jeher ausgezeichnet hat, jeden im praktischen Leben Stehenden. Er hält sich eben wegen seiner theoretischen Kenntnisse, ein Gebiet, auf dem er fast Jedem überlegen ist, fast für unfehlbar. Das erklärt zur Genüge die auffallenden Mißerfolge dieses mit so außerordentlicher Thatkraft begabten Mannes, der auch durch seine Unbescholtenheit und Uneigennützigkeit nicht allein die Anerkennung jedes Chinesen, sondern auch jedes Europäers sich errungen hat.

Vizekönig Tschan-Tschi-Tung kaufte, als er zuerst den Entschluß gefaßt hatte, in den ihm unterstellten Provinzen europäische Industrie-Unternehmungen einzuführen, in Kanton von Engländern ein vollständiges Eisenwerk, das mit Hochöfen, Walzwerken u. s. w. ausgerüstet war. Da es aber in Kanton weder Kohle noch Erze giebt, so verpflanzte er die ganze Anlage nach den Hu-Provinzen, wohin er auch fremde Ingenieure mitnahm. Nun eröffnete er Eisen- und Kohlenminen, baute bald darauf auch zwei Baumwollen- und eine

Seidenspinnerei von riesigen Dimensionen. Weiter legte er nach deutschen Mustern eine große Kanonengießerei, sowie eine Gewehrfabrik an. Münzpräge-Anstalten wurden eingerichtet, da reichlich Silber und Kupfer vorhanden war. Mehrere Militärschulen wurden eröffnet und auch eine besondere Schule für fremde Sprachen und fremdes Wissen gegründet. Wissenschaftliche Laboratorien sollten für die Untersuchung weiterer Erzeugnisse seiner Provinz Sorge tragen; auf Grund der gemachten Erfahrungen wurde alsdann unternommen, neue Industrien einzurichten. Fremde Ackerbaulehrer zeigten der in der Technik weit zurückgebliebenen Einwohnerschaft, wie der Boden in rationellerer Weise, als bisher, bearbeitet werden könnte. Japanische Künstler wurden ins Land gezogen, um den Formensinn des Volkes neu zu beleben. Tschan-Tschi-Tung selbst inspizirte Alles, was er angelegt und angeordnet hatte, regelmäßig. Er strafte und belohnte, je nachdem er mangelnden Fleiß oder errungene Erfolge vorfand. Unablässig lag er seinen Studien auch weiter ob und entschloß sich sogar nicht selten, fremden Rath anzuhören. Trotzdem ging es nicht vorwärts. Man veranschlagt die Ausgaben, die Tschan-Tschi-Tung in edelster und aufopferndster Weise zum Besten seiner Provinzen gemacht hat, auf mehr als 20 Millionen Mark. Er selbst blieb arm, wie er gewesen war, und schläft noch heute im Leinwandkittel. Das Gehalt, welches er als General-Gouverneur bezog, wurde bis zum letzten Pfennig in industriellen Werken angelegt. Alles vergebens!

Schuld an den Mißerfolgen war die Schulweisheit und der Beamtendünkel des Chinesen, die auf die sogenannte Handfertigkeit verachtend herabblickten. Des Vizekönigs chinesische Umgebung verstand es aber im eigensten Interesse, vorsichtig jene Eigenschaften zu nähren. Der chinesischen Beamtenschaft mußte Alles daran gelegen sein, keinen Europäer in der Umgebung des Vizekönigs dauernd auf-

kommen zu lassen. Die fremden Ingenieure, welche der Vizekönig beschäftigte, die Instrukteure der Armee und die Lehrer an den Schulen, welche er ins Land gezogen hatte, hatten unter diesen Umständen einen gar schweren Stand. Sie sollten wohl Eisen- und Stahlwerke in Gang bringen und leiten, aber einen Befehl an die Arbeiter durften sie ebenso wenig ertheilen, wie sie eine Verfügung über das Material hatten. Sie sollten Bahnen bauen, aber die Chinesen behielten sich, obwohl sie selbst nie eine Bahn gesehen hatten, geschweige denn deren Betrieb kannten, die Leitung der Bahn vor. Der Fremde sollte Leute exerziren und instruiren, aber die Truppen selbst durfte er nicht führen, ja nicht einmal einen Befehl ertheilen. Er sollte die Jugend lehren und unterweisen, aber auf die Verwaltung der Schulen keinen Einfluß haben.

Es waren Fremde aller Länder, welche der Vizekönig um sich schaarte. Mit der Zeit gewann er Vorliebe für die Deutschen. Er sah, daß diese ihm besonders treu, ehrlich und selbstlos dienten; vor Allem aber erkannte er, selbst ein unübertrefflicher Theoretiker, die höhere wissenschaftliche Bildung der Deutschen. Bald waren die Leiter der Bergbaubetriebe, der Eisenbahnen, der Gewehr- und Kanonenfabriken u. s. w. in seinen Provinzen nur noch Deutsche. Er ließ 40 Offiziere und Unteroffiziere kommen, die ihm eine Armee ausbilden sollten. Wohl ist auf diese Weise gar manche Erfahrung gesammelt, aber bei der fehlenden Verwaltungsbefugniß der Fremden war ein dauernder Erfolg nicht zu erwarten. Der chinesische Beamte intriguirte und konspirirte, wo er konnte. Unterschlagungen und Machenschaften aller Art waren darauf berechnet, das deutsche System zu diskreditiren. Es kann nicht überraschen, daß unter solchen Umständen jeder Versuch, Ersprießliches zu leisten, wirklich etwas zu schaffen, mißlingen mußte.

Verhältnißmäßig am besten ging es noch mit den Eisenbahnen, Es wurde zuerst eine Strecke von 26 km Länge im Tazehgebiet von Schyhniyao nach den Erzgruben von Tiehstan gebaut. Die Anlage ging rasch und gut von Statten. Der Betrieb vollzog sich regelmäßig und, als der Vizekönig zum ersten Mal auf den glatten Schienen des Bochumer Vereins in seinem von der Kölner Firma van der Zypen & Charlier gelieferten Salonwagen dahinfuhr, konnte er seinem deutschen Eisenbahn-Ingenieur gegenüber bemerken: „Das geht ja noch besser als in einem Tragstuhl.“ Aber es ist wahrlich das Einzige, was überhaupt geht.

Tschan-Tschi-Tung erkannte die Bedeutung der Eisenbahnen und erließ sofort nach jener Fahrt eine Verfügung, wonach Ingenieure die etwa 500 km lange Strecke von Shanghai nach Nangking und von dort nach Hankau vermessen sollten. Der Erlaß selbst muß als ein Muster wohl begründeten Gedankenganges in stilvoller Form bezeichnet werden; er setzt in klarer, überzeugender Weise die Gründe auseinander, weshalb gerade diesem Eisenbahn-Unternehmen eine große Zukunft winkt. Zu Anfang des Jahres 1896 war das Projekt fertiggestellt. Tschan-Tschi-Tung ließ dann von seinen Eisenbahn-Ingenieuren noch im selben Jahre die Linie von Hankau nach Peking traciren und erhielt auf sein Gesuch auch vom Thron eine Konzession für beide Unternehmungen. Im Anfang dieses Jahres wurden die Anfangsstrecken beider großen Eisenbahnlinien, welche zusammen 2000 km lang sein werden, in Angriff genommen.

Dann wuchsen die Eisenbahn-Unternehmungen wie Pilze aus der Erde. Was deutsche Arbeit mühsam begonnen hatte, reizte bald Andere zur Nachahmung und Unternehmer aus aller Herren Länder fanden sich schnell in China zusammen. Jeder von ihnen bewarb sich um eine Konzession zu einem Eisenbahnbau. Zum industriellen Wett-

bewerbe gesellte sich bald der politische. Eine Eisenbahn ist ein Gürtel, mit dem man einen Landestheil so umspannen kann, daß er schnell und sicher ausschließlich ihren Besitzern nutzbar gemacht wird. So ist es gekommen, daß der Eisenbahnbau in China in erster Linie eine politische Frage geworden ist. Wo man die Konzession zu einer Eisenbahn besitzt, gewinnt man bald auch politischen und wirthschaftlichen Einfluß; da setzt man sich fest und begründet trotz des chinesischen Kaiserthums eine eigene Interessensphäre. Das ist die Grundlage der Politik geworden, die sich in der letzten Zeit in China ausgebildet hat. Sind aber die Eisenbahnen in China ein Mittel zur Förderung politischer Ziele, so sind und bleiben sie doch auf der anderen Seite auch ein großes Mittel zur Hebung der ausländischen Industrie, welche sich durch sie in China neue Absatzgebiete eröffnet. Da zu gleicher Zeit die Eisenbahnen schließlich ein Mittel zur Hebung der Wohlfahrt Chinas und seiner Bewohner sind, hat China selbst ebenfalls ein gewaltiges Interesse daran, den Bau von Eisenbahnen auf alle mögliche Art und Weise zu fördern. Die eigenthümlichen Verhältnisse Chinas haben der Anlage von Schienenwegen eine Bedeutung gegeben, die dieselbe vorher noch in keinem Lande gehabt hat. Man denke nur an Sibirien, an Afrika und selbst noch an Amerika vor einem Menschenalter. Dort überall galt es, verhältnißmäßig ödes und unbebautes, wenn auch fruchtbares Gebiet der Kultur und der Besiedelung zu erschließen. In China aber sucht man mit den Bahnen ein schon auf hoher Civilisationsstufe stehendes Volk an die Straßen des Weltverkehrs zu knüpfen. In China soll nicht erst künstlich ein Markt geschaffen werden; dort ist schon ein Absatzgebiet, das man in allen anderen Welttheilen erst mit der Eisenbahn hervorzuzaubern sich bemüht, vorhanden. Der höher entwickelten Industrie steht daher mit der Erschließung Chinas durch ein großes Eisenbahnnetz nicht möglicher Weise

in Zukunft ein Nutzen in Aussicht, sondern ihrer harrt unmittelbar hoher lohnender Gewinn. Die Eisenbahnen werden in wenigen Jahren China der Welt öffnen. An einer Stelle durchschneidet schon heute ein Schienenstrang die alte chinesische Mauer, an einer anderen wird er sie in Kurzem durchtunneln. Das ehrwürdige Alterthum wird unsanft aus tausendjährigem Schlummer geweckt. Das Alte vergeht und Neues ersteht. Hart wird der Wettkampf werden, den die Industrie Europas und Amerikas auf dem riesigen Feld, welches sich ihnen hier bietet, zu führen sich anschickt. Deutschlands Sorge muß es sein, wenigstens dieses eine Mal nicht zu spät zu kommen. Es ist das letzte Stück Erde, das jetzt vergeben wird!

Heute konzentrirt sich der Wettbewerb der vier europäischen Großmächte, Deutschlands, Rußlands, Englands und Frankreichs, im Wesentlichen auf die Erlangung von Eisenbahnkonzessionen. Namentlich ist es der englisch-russische Gegensatz, der die Aufmerksamkeit der ganzen Welt in Anspruch nimmt.

Man hört, abgesehen von den Unternehmungen mehr lokaler Natur, eigentlich immer wieder von russischen Zügen und englischen Gegenzügen. Die Hongkong-Shanghai-Bank auf der einen und die Russisch-Chinesische Bank auf der anderen Seite sind die Vorkämpfer der englischen und russischen Bestrebungen. Für denjenigen, welcher die Dinge nicht nur durch das Fernglas von Europa aus betrachtet, sondern ihnen ein wenig mehr an Ort und Stelle auf den Grund geht, kann es nicht verborgen bleiben, daß in diesem Kampf Rußland sich bisher als der Mächtigere erwiesen hat. Man braucht nur den rapiden Aufschwung der Russisch-Chinesischen Bank zu sehen, dessen ich bereits oben gedacht habe, um einen Zusammenhang zwischen der russischen und der chinesischen Regierung zu erkennen, der die Erfolge, welche Ruß-

land in Bezug auf die Eisenbahnen über England davonträgt, nur zu erklärlich macht.

Es ist bekannt, daß Rußland bereits seit längerer Zeit eingesehen hat, daß Wladiwostok für seine große transsibirische Eisenbahn ein möglichst ungünstiger Endpunkt ist, schon weil während eines großen Theiles des Jahres Eis seinen Hafen verschließt. Die Erwerbung von Port Arthur hatte daher keinen anderen Zweck, als der sibirischen Bahn eine andere Richtung zu geben, welche auf die Dauer einen erheblich größeren Nutzen versprach. Ursprünglich dürfte die russische Regierung wohl sogar gehofft haben, direkt nach Tientsin zu kommen; allein vom Tsungli-Yamen war lediglich eine Konzession für eine Linie zu erreichen, welche als Zweigbahn von der durch die Mandschurei nach Wladiwostok zu bauenden Bahn über Mukden nach Port Arthur geht.

Rußland denkt aber durchaus nicht daran, in Port Arthur oder Talienwan Halt zu machen. Die Petersburger Regierung arbeitet schon jetzt unablässig an weiteren Plänen, die zunächst eine greifbare Gestalt in der Bestellung von sechs großen Schnelldampfern durch die Russisch-Chinesische Eisenbahngesellschaft erhalten haben. Diese sollen im Anschluß an die mandschurische Eisenbahn regelmäßige Fahrten zwischen Port Arthur, Shanghai und Nagasaki ausführen. Sie werden drei- bis viertausend Tonnen groß sein und 15 Knoten laufen. Erfreulicherweise sind zwei der Dampfer in Deutschland in Auftrag gegeben worden. Nach Eröffnung der sibirischen Eisenbahn würde mit Hülfe dieser Schiffe der Weg von London nach Shanghai auf zwanzig Tage, und der Fahrpreis auf die Hälfte des jetzigen herabgemindert werden. Gegenwärtig wird das Küstenfrachtgeschäft zwischen den Häfen des fernen Ostens fast ganz und gar durch kleine Dampfer veralteter Bauart vermittelt, welche von Chinesen bemannt sind, aber vielfach von deutschen Kapitänen geführt

werden und dann unter deutscher Flagge fahren. Ob die neue Linie diesem ebenso sehr durch seine Billigkeit als Zuverlässigkeit bekannten und geschätzten Verkehrsmittel wirksame Konkurrenz zu machen im Stande sein wird, kann einstweilen dahingestellt bleiben. An dem Bau der Bahn durch die Mandschurei wird mit Aufgebot aller Kräfte gearbeitet. Binnen kurzem werden 77 Lokomotiven aus Amerika in Port Arthur, Talienwan und Niutschwang zur Verwendung auf der mandschurischen Bahn eintreffen. Man nimmt an, daß die große sibirische Bahn im Mittsommer kommenden Jahres Stretensk am Amurflusse erreichen wird, von wo die Reise bis zum nördlichen Ausgangspunkt der mandschurischen Bahn schnell und bequem mittelst Dampfers fortgesetzt werden kann. Es gilt für so gut wie gewiß, daß 1901 ein kombinirter Dampfer- und Eisenbahnreiseverkehr von den russischen Ostseehäfen nach dem Pacific ins Leben treten wird, wenngleich es immerhin noch etliche Jahre währen dürfte, bis diese Verkehrslinie größere kommerzielle Bedeutung erlangt.

Während so Rußland seinen weit ausschauenden Plänen nachgeht, war inzwischen England bestrebt, seinerseits die Konzession für eine Eisenbahn zu erhalten, welche sich zwischen das russische System und Peking einschieben sollte. Die anfangs erwähnte Eisenbahn, die bereits nach Schan-Hai-Kwan führt, befindet sich in den Händen einer chinesischen Gesellschaft, ist indessen seinerzeit von Engländern gebaut worden, welche selbstverständlich auch bis heute noch einen gewissen Einfluß behalten haben. England brauchte daher lediglich die Strecke Schan-Hai-Kwan nach Niutschwang zu bauen, um das fehlende Bindeglied zwischen der sibirischen Bahn und Peking in seine Hände zu bekommen. Während aber der Vertreter Großbritanniens sich in Peking darauf beschränkte, diplomatische Protestnoten abzufassen, ließ Rußland ohne weiteres unter dem Schutz seiner Kosaken die von

England gewünschte Strecke vermessen und sicherte sich auf diese Weise den Erfolg. Rußland hat damit thatsächlich den Ausschlag gebenden Einfluß in ganz Nordchina gewonnen. Zweigbahnen von Mukden aus werden später auch die Häfen von Korea berühren und somit den koreanischen Handel ebenfalls in seine Hände bringen.

Um so eifriger ist man englischerseits jetzt darauf aus, wenigstens in Mittelchina der alleinige Herr der geplanten Eisenbahnen zu werden. Wieweit das gelingen wird, bleibt abzuwarten. Nächst Peking wird der Haupteisenbahnknotenpunkt Chinas die Stadt Hankau am Jangtsekiang werden. Einerseits soll ein Schienenstrang von Shanghai über Nangking nach Hankau führen, anderseits wird auch Kanton mit Hankau durch eine von Süden nach Norden gehende Bahn verbunden, welche dann in derselben Richtung weiterlaufend Peking erreichen soll. Die Linie Peking-Hankau bildete aber auch für Rußland das nächste begehrenswerthe Ziel. Die Metropole des chinesischen Theehandels, Hankau, der Einflußsphäre im Norden anzugliedern, bot eine verlockende Aussicht. Diesmal aber gelang es anscheinend der englischen Regierung, Rußland die Beute, die es schon in seinen Händen zu haben glaubte, wieder zu entreißen. Ein angeblich neutrales belgisches Syndikat hat die Konzession für diese 1200 km lange, durch ungemein fruchtbare Länderstrecken, welche von rund 20 Millionen Menschen bewohnt sind, laufende Eisenbahn erhalten. Ob das belgische Syndikat es lediglich auf die Lieferung des Materials zum Bau und Betrieb der Strecke Peking-Hankau abgesehen hat oder ob es auch für die Zukunft sich, wie die großen Mächte, dauernde Vortheile zu sichern bemüht, bleibt abzuwarten. Nachdem aber bekannt geworden ist, daß das belgische Syndikat mit der russisch-chinesischen Bank Verbindungen angeknüpft hat, scheint es nicht ganz ausgeschlossen, daß die Belgier nur vor der Hand vorgeschobene Strohmänner sind,

welche zu gelegener Zeit von Rußland abgelöst werden sollen.

Die Fortsetzung der Linie nach Süden, die Strecke Hankau-Kanton, wird voraussichtlich einem amerikanischen Syndikat zufallen. Bei den vielfachen Beziehungen zwischen Amerika und England erscheint es immerhin möglich, daß auch hier nur ein Platzhalter eingetreten ist, der schließlich den Engländern weichen wird. Andererseits darf man nicht vergessen, daß auch die Vereinigten Staaten neuerdings ein sehr lebhaftes Interesse für China an den Tag legen und bereits eine Handelskommission ausgesandt haben, welche Mittel und Wege untersuchen soll, auf denen der amerikanischen Industrie im fernen Osten neue Absatzgebiete erschlossen werden können.

Es bleibt nunmehr von den Haupteisenbahnlinien nur noch die Strecke Shanghai-Nangking-Hankau übrig, um welche gegenwärtig deutsche und englische Unternehmer sich bewerben.

Selbstverständlich wird neben diesen Hauptbahnen noch eine sehr erhebliche Zahl anderer nicht minder wichtiger Eisenbahnen geplant, die theilweise schon selbständig von großer Bedeutung zu werden versprechen, theilweise in Verbindung mit jenen von Werth werden müssen. Fast jede auf ihre Industrie angewiesene Nation betheiligt sich an dem Kampf, und viele nur zu diesem Zwecke in Peking anwesende Vertreter sind eifrig bemüht, ihren Einfluß zu Gunsten des einen oder anderen Vorschlages in die Waage zu werfen. Es heißt hier: zur Stelle sein und den günstigen Augenblick benutzen! Ein solcher aber bietet sich auch weniger starken Unternehmern, sobald zwei mächtige Gegner, von denen es die chinesische Regierung mit keinem verderben möchte, um dieselbe Konzession ringen.

Allerdings wird der Unternehmungsgeist allein nicht ausreichen, in China Eisenbahnen zu bauen. Dazu gehören,

wenn die Konzession einmal erlangt ist, noch zwei andere Dinge, nämlich Geld und Geduld. Man darf nicht vergessen, daß China von dem Material, welches zum Bahnbau nöthig ist, nichts selbst zu erzeugen vermag. Alles muß aus Europa oder aus Amerika dorthin gebracht werden, was natürlich die Anlage ganz außerordentlich vertheuert. Dann handelt es sich auch zunächst nicht um den Bau von kleinen Strecken, sondern es kommen immer gleich weit über 1000 Kilometer in Betracht. Die technischen Schwierigkeiten, welche zu überwinden sein werden, sind sehr erheblich. Man hat mit gewaltigen Hindernissen zu rechnen, da breite Ströme, welche alljährlich auf viele, viele Meilen hin aus ihren Ufern zu treten und das Land unter Wasser zu setzen pflegen, überbrückt werden müssen; Wasserbau-Techniker werden in China Aufgaben finden, welche an ihre Leistungsfähigkeit die allergrößten Forderungen stellen. Zwischen den Flußthälern aber erheben sich hohe Gebirgszüge, welche zu durchschneiden ebenfalls manche Schwierigkeit bereiten wird. Solche Bahnen aber kosten überall bedeutende Summen. Dazu kommt, daß der Unternehmer mit dem passiven Widerstand zu kämpfen haben wird, durch den das Volk den Bau von Eisenbahnen unmöglich zu machen sich überall anschickt. Das Mandarinenthum sieht sich einer Gefahr gegenüber, die zu beseitigen es kein Mittel unversucht lassen wird. Heute kann jeder chinesische Provinzial-Beamte den Durchzug durch das ihm unterstellte Gebiet mit einer Gebühr belegen. Sobald die Eisenbahnen dem Betrieb übergeben sind, wird er sich einer Einnahmequelle beraubt sehen, die er heute zu den ergiebigsten rechnet. Man braucht nur zu hören, welche unendlichen Schwierigkeiten es gemacht hat, in der Stadt Shanghai eine Straße durch ein Gebiet, welches ganz von Chinesen bewohnt war, weiterzuführen, um zu ermessen, welch' große Hindernisse sich den Eisenbahnbauten entgegenstellen werden. Da ein Expropriations-

Recht in China unbekannt ist, waren die langwierigsten Verhandlungen mit jedem einzelnen Landbesitzer nothwendig, von denen natürlich der nächste immer noch höhere Forderungen als sein Vorgänger stellte. Wie viel mehr wird das der Fall sein, wenn man weit ab ist von der Küste und den Vertragshäfen, in welchen der Fremde sich zur Noth Anerkennung zu verschaffen vermag. Die Rücksichtslosigkeit, mit welcher Rußland bei dem Bau der sibirischen Bahn vorgehen konnte, zu wiederholen, ist hier nicht möglich. Mit Gewalt wird man in China kaum etwas erreichen. Diplomatische Verhandlungen und geduldiges Abwarten werden hier geboten und der Erfolg nur dann möglich sein, wenn der Unternehmer über Hülfskräfte verfügt, welche mit den Sitten und Gebräuchen des Landes genau vertraut sind. Die Verschiedenartigkeit der Gesetze in den einzelnen Landestheilen und noch mehr die Ungleichmäßigkeit in der Handhabung derselben, die Ohnmacht der Centralregierung in Peking, die Unverletzlichkeit des Besitzthums und schließlich der Haß gegen alles Neue und Fremde, sollten von Anfang an nicht zu niedrig eingeschätzt werden, will anders man sich die unliebsamsten Erfahrungen für die Zukunft ersparen. Der Chinese haßt den Europäer, weil er ihn fürchtet, obwohl er ihn im Herzen für minderwerthig hält und deshalb z. B. in allen Aktenstücken, auch in den offiziellen, von den Ingenieuren als den „fremden Handwerkern" spricht.

Schließlich wird auch die Arbeiterfrage bei dem Bau der chinesischen Eisenbahnen noch eine Rolle spielen, die man in Europa schwerlich erwartet. Im Auslande ist der chinesische Kuli als der willenlose, fleißige Arbeiter bekannt, auf den sich der Unternehmer unbedingt verlassen kann. In China selbst liegen die Dinge aber wesentlich anders. Hier sind Streiks gerade so gut an der Tagesordnung wie in Europa oder Amerika. Sobald ein Arbeiter gelernt hat, wie er ein

Werk angreifen muß, ist er auch sofort mit einer höheren Lohnforderung bei der Hand. Noch bei allen neuen industriellen Anlagen hat man sich bisher in Bezug auf die Arbeiterfrage sehr verrechnet. Die ortsüblichen Löhne waren in unglaublich kurzer Zeit auf das Doppelte oder Dreifache gewachsen, und so wird es auch bei den Eisenbahnbauten in China gehen.

Alles dies soll und darf aber natürlich nicht abschrecken, das große Werk zu unternehmen und zu fördern, welches jetzt in China eingeleitet worden ist. Die bereits gebauten Bahnen beweisen, daß eine geschickte Leitung alle Schwierigkeiten zu überwinden vermag.

Es wird von Interesse sein, hier kurz einmal die Strecken zusammenzustellen, welche heute bereits in China gebaut und in Betrieb genommen sind. Es sind die folgenden sechs Strecken:

Tientsin—Lukouchian, etwa 120 km;

Tientsin—Kaiping—Shanhaikuan, etwa 250 km, von denen die erste Strecke die bekannten Kohlenfelder von Kaiping aufgeschlossen hat;

Lukouchian—Pantingfu, etwa 100 km, welche nahezu fertig sind und einer chinesischen Gesellschaft gehören;

Shyhuiyao—Tiehshaupu, 26 km, in der Gegend von Hankau, eine von Deutschen gebaute und hauptsächlich für den Transport von Kohle und Eisenerzen bestimmte Linie;

Hankau—Niehkou, 12 km. Die Anfangsstrecke der von Hankau nach Peking projektirten Eisenbahn, die, so weit sie bis jetzt vollendet ist, ebenfalls von Deutschen gebaut wurde;

Wusung—Shanghai, 15 km, von denen bereits eingehend gesprochen wurde, und an die sich die wichtige Linie Hangking—Hankau anschließen soll, welche bereits tracirt ist, um deren Bauausführung sich vorläufig aber noch Deutsche und Engländer streiten.

Aller derjenigen Konzessionen, um welche sich die Unternehmer zur Zeit bewerben, an dieser Stelle Erwähnung zu thun, ist geradezu unmöglich; indessen will ich wenigstens versuchen, kurz die acht hauptsächlichsten Strecken anzugeben, deren Bauerlaubniß bereits ertheilt ist oder in absehbarer Zeit ertheilt werden dürfte. Es sind dies:

Strecke Kanton—Hankau, etwa 1500 km, die Bewerber sind Amerikaner;

Hankau—Peking, etwa 1200 km, die Bewerber sind wahrscheinlich Belgier;

Shanghai—Nangking—Hankau, etwa 1000 km, Bewerber sind Deutsche und Engländer;

Mandschurische Bahnen, Länge unbekannt, jedenfalls mehrere 1000 km, Konzession bereits Russen ertheilt;

Taiyuenfu—Tschintingfu, 400 km, Konzession wird wahrscheinlich an Russen ertheilt;

Süd-Schansi-Bahn, 400 km, die Bewerber sind Engländer;

Schantung-Bahnen, etwa 1000 km. Es ist anzunehmen, daß die Konzession bereits an Deutsche ertheilt worden ist und der Bau der Theilstrecke, welche die Kohlenminen mit Kiautschou und Tsintau verbinden soll, sofort in Angriff genommen wird;

Kuangsi—Kueichon-Bahnen, Länge läßt sich nicht annähernd angeben, dürften wahrscheinlich von Franzosen gebaut werden.

Mit Recht erwartet man von der Erschließung Chinas durch so gewaltige Bahnen einen großen industriellen Aufschwung für das Reich der Mitte. Aber auch hier muß ich wiederholen, daß alle wirthschaftlichen Unternehmungen auf viele, viele Jahre hinaus nur dann Aussicht auf Gedeihen haben werden, wenn es gelingt, ihren Betrieb dem Einfluß der Chinesen zu entziehen.

Ich selbst habe mich in Shanghai von den Folgen der chinesischen Wirthschaft bei einem Besuch in der größten Baumwollenspinnerei daselbst überzeugt. Diese hat lediglich einen europäischen Generaldirektor, sonst sind alle Angestellten, Beamte wie Arbeiter (im Ganzen sechstausend) Chinesen. Die Spinnerei ist vorzüglich eingerichtet, sie besitzt eigene Maschinenfabrik, Tischlerei, Wasser- und Elektrizitätswerke. Das Anlagekapital betrug anderthalb Millionen Taels, also über vier und eine halbe Million Mark. Die Fabrik arbeitet nur für den inländischen chinesischen Bedarf und denkt nicht an Export. Neuerdings hat sie sogar als nicht lohnend die Herstellung von Fertigfabrikaten eingestellt und macht nur noch Halbfabrikate. Man hatte sich bei der Rentabilitätsberechnung vor der Anlage gründlich versehen. Die Löhne sind in den letzten Jahren sehr erheblich gestiegen und steigen auch jetzt noch immer. Das Rohmaterial ist ebenfalls nicht zu dem erwarteten Preise zu beschaffen. Sobald die Chinesen nämlich sahen, daß nach ihrem Rohprodukt erhöhte Nachfrage war, gingen sie sofort mit dem Preis in die Höhe, und zwar in dem Maße, daß jetzt fast nur noch amerikanische Baumwolle verarbeitet werden kann. Trotzdem ist es Dank der umsichtigen Leitung bisher noch gelungen, eine achtprozentige Dividende herauszuwirthschaften. Die Fabrik macht durch die Größe ihrer Anlage einen fabelhaften Eindruck. Aber bei genauer Besichtigung gewinnt man auf Schritt und Tritt den Eindruck, daß, wenn für die Instandhaltung der Maschinen und die Beaufsichtigung der Arbeiter nicht bald europäische Beamte angestellt werden, bald alles zum T..... gehen wird. Aeußerst amüsant ist es, in dem Gewirre des Betriebes die Arbeiterinnen mit ihren verkrüppelten Füßen wie auf Stelzen herumtrippeln zu sehen. Wie sehr man hier die Arbeitskraft der Familie auszunutzen sucht, zeigt sich auch darin, daß sogar schon Kinder von fünf Jahren helfen müssen; um

einige wenige Cents täglich zu verdienen, lassen die Eltern unverantwortlicher Weise die Kleinen viel zu schwere Körbe schleppen.

Nicht weniger interessant als der Besuch jener chinesischen Fabrik war mir die Einladung zu einem „rein chinesischen Diner“ in einem der ersten Restaurants der Stadt. Es ging natürlich Alles streng chinesisch zu. Wir mußten uns sogar der Eßstäbe bedienen und Reiswein trinken. Nach langen Einleitungen gab es sechzehn Gerichte, von denen mir Haifischflossen am besten schmeckten, während die Vogelnester viel zu wünschen übrig ließen.

Ein Diner in China ist, sowohl was die Zahl der Gänge als das Arrangement und die Behandlung der Gäste anlangt, eine höchst methodische Sache. Daß man Damen niemals sieht, vielmehr die Herren stets allein essen, ist bekannt. Vor jedem der Mitspeisenden wird ein Paar Eßstäbchen niedergelegt, ferner eine Weintasse und kleine Untertasse für die Sauce aufgestellt; weiter giebt es eine zweizinkige Gabel, einen porzellanenen Löffel, einen in zwei Theile geschiedenen Dessertteller für Melonenkerne und Mandeln, sowie einen Haufen weichen Papiers zur Reinigung der Hände. Auf den Tischen stehen Schüsseln mit kandirten Früchten in mehreren Arten, Eier, Schinkenstückchen, Sardinen, eingemachter Kohl u. s. w. Zuerst wird Wein gereicht, welchen der Gastgeber selbst in die Porzellantassen einschenkt, wobei es an allerlei Verbeugungen von beiden Seiten nicht fehlt. Sobald der Wirth das Zeichen zum Anfang des Gastmahls gegeben hat, leert Jeder seine Tasse auf einen Zug, die dann häufig, um zu zeigen, daß keine Neige darin geblieben ist, umgekehrt wird. Das Diner selbst besteht aus acht großen und acht kleinen Gängen, je nach den Mitteln und dem Geschmack des Wirthes. Jede Schüssel wird in die Mitte des Tisches gestellt, und der Gast nimmt sich mit den Eßstäben die ihm zunächst liegenden Stücke

heraus. Nachdem die ersten vier Haupt- und die acht kleinen Gänge verspeist sind, wird der Tisch abgeräumt und neues Geschirr aufgetragen. Die letzten vier Hauptgänge werden nacheinander auf den Tisch gesetzt, ohne daß eine von den Schüsseln wieder fortgenommen würde. Zum Schluß kommt noch eine Schale Suppe mit Reis in kleinen Näpfen, ein Zeichen, daß nunmehr das Mahl zu Ende ist. Es wird dann jedem Gast ein Spülnapf gereicht, sowie ein in kochendes Wasser getauchtes, gut ausgerungenes Handtuch, mit welchem er sich den Mund abwischen soll. Dann giebt es Thee und die Pfeife, und wer Opium will, erhält auch dieses. Viele Chinesen haben sogar die Gewohnheit, zwischen den einzelnen Gängen ein paar Züge aus der Tabakspfeife zu thun. Im Ganzen dauert das Zusammensein beim Diner etwa drei bis vier Stunden.

Man hört vielfach in Europa äußern, daß die Chinesen Ratten, junge Hunde und Vogelnester essen. Es ist dies eine Mythe, der doch mit Entschiedenheit entgegengetreten werden sollte. Ratten und junge Hunde werden nur von sehr armen Leuten genossen, Vogelnester aber sind so kostspielig, daß nur sehr reiche Leute sich den Luxus erlauben dürfen, sie auf die Tafel zu bringen. Hundeschinken sind dagegen, wie ich erfuhr, allerdings in ganz Süd-China ein beliebter Leckerbissen.

Es mag bei dieser Gelegenheit ferner erwähnt werden, daß die Theehäuser in China durchweg ungemein einfach eingerichtet sind. Die Wände der Zimmer sind meist kahl und die Fenster bei Tage ausgehoben, sodaß man wenigstens bis zum Beginn der Nacht von der Straße aus gewahren kann, was sich drinnen abspielt. Die Einrichtung besteht aus Holztischen und Sesseln ohne Lehnen. Es wird nur schwarzer Thee getrunken; kein Chinese würde je grünen Thee anrühren. Wie mir von unterrichteter Seite mitgetheilt wurde, soll der fortwährende Genuß von Thee sehr stark



Chinesische Singmädchen.

auf die seelischen Kräfte wirken; man schreibt ihm die Feigheit zu, welche allerdings bei allen Chinesen sehr ausgeprägt ist.

Zu dem uns zu Ehren gegebenen Diner hatte unser chinesischer Gastfreund seine ganze Verwandtschaft eingeladen, und so ging es denn natürlich ungeheuer lustig her. Auch sehr niedliche Singmädchen trugen zu unserer Unterhaltung bei; nur vermochte ich ihrer Kunst keinen Geschmack abzugewinnen. Ihr Gesang ähnelte meiner Meinung nach mehr dem Heulen junger Hunde, als den glockenreinen Tönen, die wir Kunst zu nennen pflegen. Als die Heiterkeit allgemein geworden war, begannen die Chinesen mit einem Ausratheспiel, das unserem „Stein, Papier und Scheere" mit seinem Fingerausstrecken nicht unähnlich ist. Bald laut schreiend, bald wieder in den zartesten Tönen flüsternd wurde gerathen; wer dreimal verloren hatte, mußte eine Schaale Reiswein austrinken. Als die Stimmung ihren Höhepunkt erreicht zu haben schien, verabschiedeten wir uns. Bis zur Straßenthür begleitete uns noch die ganze Gesellschaft.

Unsere deutschen Freunde hatten Sorge getragen, daß wir die Schwierigkeiten des chinesischen Essens bald wieder an einer deutschen Tafel vergäßen. Ein vorzügliches Diner harrte unserer noch. Die Gastfreundschaft in Shanghai ist überhaupt so groß, wie wohl in keiner anderen Stadt. Tiffin- und Diner-Einladungen drängten sich in endloser Folge. Bei einem Besuche des deutschen Generalkonsuls konnten wir seine Sammlungen altchinesischen Porzellans bewundern. Sie repräsentirt einen hohen Werth und es giebt wohl nur wenige so vorzügliche und mit so tiefem Verständniß für die Sache zusammengestellte Kollektionen. Das Berliner Gewerbemuseum würde sich ein Verdienst erwerben, wenn es zu gelegener Zeit diese Sammlung einmal ausstellen würde. Auch der Kommandant

eines im Hafen liegenden englischen Kanonenbootes bat uns, an einem Tage das Tiffin an Bord einzunehmen. Wir hatten dabei Gelegenheit, dieses mit den neuesten Errungenschaften der Technik ausgestattete Schiff kennen zu lernen.

Das Leben in Shanghai ist überhaupt sehr angenehm. Für die Geselligkeit sorgt eine ganze Anzahl von Klubs, darunter auch ein deutscher. Auf dem Korso entwickelt sich täglich ein ungemein lebhaftes Treiben. Zu Wagen, zu Pferde oder auf dem Zweirad erscheint die europäische Kolonie. Sehr elegant sind meistens die Equipagen der Chinesen, die sich übrigens schon an das Zweirad gewöhnt haben, wenn auch Rickschah, Sänften und Karren, ihre altgewohnten Beförderungsmittel, noch keineswegs ganz verschwunden sind. Die Karren besonders machen auf den Fremden einen eigenthümlichen Eindruck; vier, sechs, ja selbst sieben Chinesinnen habe ich auf diesem seltsamen, von einem einzigen Mann geschobenen Fuhrwerk sitzen sehen. Häufig trifft man auch Chinesen, zu Fuß oder im Rickschah, die ein Vögelchen spazieren führen, etwa wie bei uns Hunde von ihrem Eigenthümer in die Luft geleitet werden.

Eine große Rolle spielen in Shanghai die Rennen, welche zweimal im Jahr abgehalten werden. Merkwürdigerweise werden zum Start nur Ponnies zugelassen. Die Renntage sind jedesmal drei Festtage für die ganze Stadt; alle Banken, Geschäfte und Bureaux werden dann schon um halb ein Uhr Mittags geschlossen. Der Rennplatz liegt mitten in der Stadt. Er ist oval, mißt im Umfang zwei Kilometer und hat zwei Bahnen, eine äußere grasbewachsene für die Rennen selbst und eine innere für den Training. Pferde dürfen am Rennen nicht theilnehmen, sondern nur besonders ausgesuchte chinesische Ponnies.

Diese sind durchschnittlich etwa 1,20 bis 1,40 Meter hoch und werden zweimal im Jahre in größeren Massen



Chinese fährt seinen Vogel spazieren.

von den Steppen der Mongolei und Mandschurei in zum Theil noch vollkommen rohem Zustande heruntergebracht. Sie haben langes, zottiges Haar. Man nennt sie Griffins. Der Verkauf findet sofort nach Eintreffen in öffentlicher Versteigerung statt, und die erzielten Preise schwanken zwischen 25 und 500 Taëls (1 Taël etwa 2½ Mark); der letztere Preis wird natürlich nur für ins Auge fallende, besonders schöne Thiere gezahlt. Versucht auf Schnelligkeit sind dieselben nicht, und es kommt häufig vor, daß man sich auf ein Pferd wirft, das man nach seinem Aeußeren für gut hält, es theuer bezahlt und am nächsten Tage dann probiren läßt, um zu sehen, daß es „no use“ sein wird, schlechte Aktion hat u. s. w. Im Durchschnitt beträgt der Preis für einen Griffin etwa 60 Taëls (150 Mark). Da es zuweilen vorkommt, daß billige, schlecht aussehende Thiere sich als schnell erweisen, sind die chinesischen Händler schlau genug, kein Pferd vorher probiren zu lassen, denn sonst würde man die wenigen guten etwas theurer bezahlen und alle die übrigen als „useless“ bei Seite lassen. Gewöhnliche Ponnies, die für Rennen nicht gut genug sind, sonst aber ruhig und brauchbar, kann man für 50 Mark kaufen, oft weit billiger, während für Rennponnies bis 3000 Mark, ja 5000 Mark gezahlt werden. Solche Thiere legen eine halbe englische Meile in 57 Sekunden zurück, eine Meile in 2 Minuten 5 Sekunden, 2 Meilen in 4 Minuten 22—25 Sekunden durchschnittlich. Das Gewicht des Reiters beträgt für Ponnies von 1,30 bis 1,35 Meter Höhe 130 bis 140 Pfund. Im Training reiten auch chinesische Reitknechte, während in den Rennen selbst nur Mitglieder des Shanghai Race Klubs und „proposed visitors“ reiten dürfen. Jeder professionelle Jockei ist ausgeschlossen. Der Klub selbst besitzt ein imposantes Gebäude sowie die nöthigen Nebengebäude, Stallungen u. s. w. Er ist 1859 gegründet worden, hat 360 stimmberechtigte und etwa 200 nicht stimmberechtigte

Mitglieder und besitzt rund 150 000 Taëls gleich 400 000 Mark an beweglichem und unbeweglichem Vermögen.

Der Sport steht in Shanghai in einer ganz außerordentlichen Blüthe. Fast jeder „Clerk" besitzt einen eigenen Pony, dessen vollständiger Unterhalt, Bedienung, Pflege u. s. w. auf etwa 40 Mark monatlich zu stehen kommt. Am Morgen trifft man Schaaren von Reitern wie auch viele Amazonen, denn die Damenwelt Shanghais ist sehr sportliebend. Im Winter finden an jedem Sonnabend nachmittags, wo alle Geschäfte um 12 Uhr schließen, Schnitzeljagden statt, wenn das Wetter es irgend zuläßt. Man reitet etwa 15 Kilometer über das schwierigste Terrain, durchwatet breite und tiefe Bäche, setzt über steinerne Gräben und nimmt Hindernisse, deren Ueberwindung durch die Ponnies man anfänglich für unmöglich hält, bis man sich davon überzeugt, daß diese in der Wildniß aufgewachsenen Thiere in ihren Leistungen den europäischen Pferden mindestens gleichkommen.

Außer dem Reiten widmet man sich aber auch manchem anderen Sport. Im Innern des erwähnten Rennplatzes befinden sich mehrere Cricketklubs, darunter ein kürzlich ins Leben gerufener deutscher, daneben ein Golfklub, ein Schwimmklub und ein Platz für das so beliebte Polospiel. Daß es an Ruder-, Segel- und Radfahr-Klubs sowie an Schießvereinen nicht fehlt, soll nur beiläufig erwähnt werden. Der Sport ist in Shanghai geradezu eine Nothwendigkeit; vernünftig betrieben gewährt er Erholung nach angestrengter geistiger Thätigkeit und erhält den Körper gesund, jung und frisch in einem Klima, in dem nur angemessene körperliche Bewegung auf die Dauer dem Fremden die Gesundheit zu erhalten vermag.

Einen größeren Gegensatz als den zwischen den europäischen Vierteln Shanghais, in denen sich das elegante Treiben abspielt, dessen ich bisher gedacht habe, und dem

alten, noch mit einer Mauer umgebenen chinesischen Stadttheil kann man sich kaum denken. Man glaubt in einer anderen Welt zu sein. Es starrt Einem ein Labyrinth von engen Gassen entgegen, die kaum so breit sind, daß ein Wagen hindurch könnte; Holz- und Leinwandschilder versperren von beiden Seiten aus den freien Durchblick. Auf dem Marktplatz ist das Leben und Treiben so stark, daß es schwer fällt, sich hindurchzudrängen. Hier zieht ein Gaukler die Aufmerksamkeit einer Anzahl von Müßiggängern auf sich, dort hat ein Wahrsager oder ein Phrenologe seine Bude, da wieder schreibt ein öffentlicher Schreiber nach Diktat, an andrer Stelle sitzt einer der herumreisenden Barbiere, der sein Gewerbe auf offener Straße betreibt. Im ersten Augenblick ist man geradezu unfähig, sich ein Bild von dem zu machen, was sich vor unseren Augen abspielt. Bald aber wird der Reisende gewahr, daß das laute Schreien der Leute nichts weiter ist, wie ein Anpreisen ihrer Arbeit. Der Koch oder der Grobschmied, der Klempner oder der wandernde Apotheker, der Schuster oder der Barbier, Alles ruft laut aus, was es zum Lobe seiner Zunft und seiner Kunst nur irgendwie zu sagen weiß. Dazwischen drängen sich Kulis mit schweren Lasten, die keuchend Raum heischen, oder Sänftenträger, welche einen dickbeleibten Mandarin oder eine mandeläugige Schöne durch das Gewirre geleiten sollen. Sehr interessant sind auch die herumziehenden Porzellan-Ausbesserer und Glaswaaren-Flicker, welche mittelst Niethen zerbrochenes Geschirr recht geschickt wieder herzustellen verstehen. An den Seiten der Straßen sitzen unzählige Bettler.

China ist das Paradies für diese Leute. Die Bettelei ist hier geradezu zu einer Kunst oder einer Wissenschaft gediehen. Buddha hat einst gelehrt, daß das Almosengeben eine edle Pflicht der Wohlhabenden ist. Auf diesen Ausspruch ihres Nationalheiligen stützt sich nun die Zunft der

chinesischen Bettler, die durch Dorf und Stadt systematisch organisirt sind. In manchen Orten steht an ihrer Spitze ein Bettlerkönig, der eine geradezu unglaubliche Macht über sein Volk ausübt. Der Ladenbesitzer, welcher sich dazu versteht, an den Bettlerkönig regelmäßig eine bestimmte Jahresabgabe zu entrichten, wird von dem Bettlervolk verschont. Wer sich auf diese Steuer nicht einlassen will, wird mit einer Ausdauer, die jeder Beschreibung spottet, von den Bettlern heimgesucht, die niemals fortgehen, bis sie wenigstens eine kleine Kupfermünze erhalten haben. Es giebt drei Klassen von Bettlern. Solche, die in Abtheilungen von drei oder vier gehen, solche, die sich allein an einem bestimmten Platz hinhocken oder allein umherziehen und solche, die die Aufmerksamkeit der Vorübergehenden durch selbst zugefügte Wunden oder unheilbare Geschwüre u. s. w. auf sich ziehen. Zu letzteren gehören auch die Blinden, deren Zahl Legion ist. Das Bettlerhandwerk wird in der Regel von der Jugend dadurch gelernt, daß sie zuerst die Blinden umherführt. Es ist nicht selten, daß eine Mutter ihrer Tochter das Augenlicht raubt, nur damit sie später als blinde Sängerin betteln gehen kann. Vielfach mögen übrigens auch ursprünglich leichte Augenkrankheiten, die hier sehr häufig zu unheilbaren ausarten, eine Erblindung herbeiführen, da merkwürdigerweise die chinesischen Aerzte von der Augenheilkunde schlechterdings garnichts verstehen.

Es ist für den Europäer gerathen, sich in das Tohuwabohu der chinesischen Städte nur unter erfahrener Führung in einer Sänfte oder zu Fuß zu wagen. Wie ein Ameisenhaufen bewegt sich in ihnen eine durcheinander wimmelnde Menschenmenge. Aber auf Schritt und Tritt bietet sich Interessantes und Neues. Hier sieht man einen Verbrecher, der um den Hals einen „Krang", ein Holzbrett, trägt, auf dem mit großen Buchstaben die Art seines Verbrechens und die Dauer der

Strafe verzeichnet sind. Dann wieder kommt ein Mandarin in seiner Sänfte, umgeben und gefolgt von einer ganzen Prozession, die sich durch ihre Ballons und Fahnen schon von Weitem bemerkbar macht.

Man hat sich gewöhnt, in Europa die chinesischen Staatsbeamten kurzweg mit dem Namen Mandarinen zu belegen. Es scheint, daß dieser Name aus einer portugiesischen Entstellung des Sanskrit-Wortes „Mantrin“ entstanden ist, welches so viel wie Rathgeber oder Minister bedeutet, und welches die portugiesischen Seefahrer bei den Malayen, wo es ein eingebürgertes Fremdwort war, kennen gelernt haben dürften. Die Zulassung zum Stande der Mandarinen hängt von den erworbenen Kenntnissen ab. Deshalb spielt der Unterricht eine sehr hervorragende Rolle im chinesischen Staatswesen. In jeder Provinz giebt es einen vom Gouverneur vollständig unabhängigen General-Schuldirektor, welcher die Aufsicht über alle Schulen und Lehrkörper führt. Der Elementarunterricht für die Kinder ist durchweg gut, und der Prozentsatz der Analphabeten ist verschwindend klein. Wer nach Absolvirung der Elementarschule sich weiter ausbilden will, besucht die Gouvernements-Schulen, welche Jedem ohne Unterschied zugänglich sind. Nach Absolvirung dieser haben die jungen Chinesen, welche sich dem Staatsdienst widmen wollen, nach einer Vorprüfung drei formellen Examina sich zu unterwerfen. Wenn sie das erste bestehen, erhalten sie den Grad eines Tsin Sschai, der vielleicht dem eines Baccalaureus entsprechen dürfte. Das Bestehen des zweiten Examens bringt den Titel Kin Schin oder Magister, welcher zur Bekleidung fast aller Staatsämter, selbst sehr hoher, wie eines General-Gouverneurs, befähigt. Beide Examina sind vor besonderen Abgeordneten der Zentralregierung abzulegen, welche zu diesem Zweck alljährlich von Peking aus die Bezirkshauptstädte besuchen. Das dritte Examen wird nur alle drei Jahre abgehalten

und zwar stets in Peking unter Vorsitz des Kaisers. Von fünf- oder sechstausend Examinanden erlangen nur etwa zweihundertfünfzig diesen höchsten Grad, der ihnen dann die Befähigung auch zu den allerhöchsten Staatsämtern einbringt und den Titel Tsin Sü, d. h. Staatsperson. Die drei Examinanden, welche die Prüfung am vorzüglichsten bestehen, erhalten außerdem den Titel Tien Tsü Men Schin, d. h. Schüler des Himmelssohnes. Den zehn Nächsten wird der Titel Haulin, das ist gelehrter Doktor, verliehen. Allen ausnahmslos wird aber allgemein große Verehrung erwiesen.

Unseren Rundgang durch die Chinesenstadt Shanghais weiter fortsetzend, sahen wir auf einem kleinen Platze einen Wahrsager, der durch das auffällige Fehlen des Zopfes leicht kenntlich ist. Zahlreiche Menschen umlagerten seinen Sitz, um von ihm zu hören, was die Zukunft bringen würde. Jetzt nahte ein Begräbnißzug. Voran schritten die Geistlichen in gelber Tracht, umgürtet mit einem Strohseil und auf dem Kopf eine Strohkrone; es folgte der mit vielen Blumen reich geschmückte Leichenwagen, den laut weinende Frauen in Sänften und eine lange Reihe von Wagen begleiteten.

Während für uns der Tod immer unangenehme Begriffe mit sich bringt und wir deshalb nicht gern von ihm sprechen, ist er für den Chinesen eine heilige Thatsache, die er sich immer vergegenwärtigt. Im höchsten Grade abergläubisch, meint der Chinese stets von dem sprichwörtlichen Gerippe des Todes umgeben zu sein. Sobald der Chinese ernstlich krank wird, bestellt er oder seine Angehörigen einen Sarg. Dieser ist aus dickem Holz gezimmert; die billigen sind einfach aus vier Brettern zusammengeschlagen, die theuren aber aus Planken, welche aus Bäumen gesägt sind, die einen Durchmesser von fünf bis sechs Fuß haben. Auf dem Boden des Sarges wird eine dicke Schicht ungelöschten

Kalkes ausgebreitet und darüber fein zerstoßene Holzkohle, welche die vollständige Verwesung des Fleisches befördert, so daß nach kurzer Zeit nichts weiter als das Gerippe von dem Todten übrig bleibt. Am Krankenbette wachen die ganze Nacht über Priester, betend und Gongs, Zymbeln und andere Instrumente schlagend. Es ist der Glaube verbreitet, daß die Geister diese Musik hören und sich an ihr erfreuen, und daß der Sterbende, der sich in der neuen Sphäre, in welche er versetzt wird, noch nicht heimisch fühlen kann, durch die Musik heiterer gestimmt wird; auch soll es ihm beweisen, daß die Hinterbliebenen seiner gedenken. Bei Einbruch der Nacht wird in der Nähe des Eingangs zum Hause ein kleiner Scheiterhaufen errichtet, auf welchem papierene Nachbildungen von Silberklumpen, Sänften, Broden, Häusern, ja selbst von Menschen verbrannt werden. Nach dem Glauben der Chinesen verwandeln diese Gegenstände sich in der Welt, in welche der Todte gekommen ist, zu wirklichen und dienen ihm dort. Im Trauerhause selbst wird viel geweint und gewehklagt, dabei aber auch gegessen und getrunken; es kommt jedoch nur Thee, kein Wein auf den Tisch. Das Begräbniß ist sehr verschieden, je nach der Wohlhabenheit der Hinterbliebenen. Bei einfachen Begräbnissen begleiten ein paar Musikanten und Priester das Bildniß des Todten, welches von zwei Männern getragen wird, und den Sarg, den acht Männer auf Stangen tragen, während die in Sackleinewand gekleidete Familie folgt. Bei dem Begräbniß von reichen Leuten und Mandarinen giebt es ein großes Gepränge mit Flaggen und Holztafeln, auf denen die Titel und sonstigen Ehrenzeichen des Verschiedenen aufgezeichnet sind. Musikkapellen, professionelle Klageweiber begleiten den Trauerkondukt. Der Sarg ist mit prächtigem Seidentuch bedeckt und wird auf einem Rahmenwerk von Pfählen und Bambusrohr getragen. 16, 24, sogar 48 Träger sind zuweilen nöthig, um diesen fortzubewegen. Dutzende

von Miniaturtempeln, Bildnisse von Gottheiten und viele andere Paraphernalien werden voraus oder hinterher getragen. Die Hinterbliebenen müssen für eine gewisse Zeit Trauer anlegen und sich vor Allem auch von ihrer amtlichen Thätigkeit zurückziehen. Die Gräber werden sehr sorgfältig gepflegt. Sieht man, daß eins verfallen ist, so ist entweder die Familie ausgestorben oder fortgezogen. Zweimal im Jahre werden die Gräber besucht. Am Allerseelentage, den man auch in China kennt, werden Gebete am Grabe verrichtet. Dieses selbst ist herrlich ausgeschmückt, zahlreiche Kerzen, Schüsselchen mit Speisen und Trank werden vor ihm aufgestellt und Alles gethan, was die Glückseligkeit des Todten erhöhen könnte.

Es ist bekannt, daß kein Chinese sich im Ausland begraben läßt. Er glaubt dann der Glückseligkeit, die seiner in der Nähe von Verwandten und Freunden sonst harrt, nicht theilhaftig zu werden. Die von Amerika kommenden Dampfer bringen daher jedesmal eine ganze Reihe von Särgen mit, in denen die Gerippe von in der Fremde gestorbenen Chinesen liegen, welche wenigstens ihre letzte Ruhestätte in der Heimath finden wollen. Daß die mit der Beaufsichtigung der Leichentransporte betrauten Aerzte aus diesem chinesischen Brauch eine ganz hübsche Einnahme erzielen, ist selbstverständlich.

Doch kehren wir zu unserem Rundgang zurück. Auffallend gering im Vergleich mit dem Chinesenviertel hinterindischer Städte ist die Zahl der Opiumverkaufsstellen und privilegirten Opiumkneipen. Da die Chinesen indessen in ihrer Heimath dem Genusse dieses süßen Giftes nicht weniger obliegen, als in der Fremde, darf man annehmen, daß sie dem Opiumrauchen hier mehr in ihren eigenen Wohnungen huldigen.

Entsetzlich nach unseren Begriffen ist das Gerichts- und Gefängnißwesen in China. Nach dem, was ich in dieser



Gefangene in Shanghai.

Hinsicht in der Altstadt von Shanghai gesehen habe, kann ich nur Leuten mit starken Nerven rathen, einer Gerichtsverhandlung beizuwohnen. Zu dreien und vieren, mit den Zöpfen aneinander gebunden, werden die Gefangenen auf einen freien Platz vor den Richter geführt, der bei seinem Erscheinen von einer Menge Diener umgeben ist und mit lautem Geschrei empfangen wird. Verhandlung, Urtheil und Strafvollzug folgen einander unmittelbar. Von der Verhandlung war natürlich nichts zu verstehen, doch sah ich, daß die ersten Kerle zum Tragen des „Krang“ verurtheilt wurden, der ihnen sofort umgelegt wurde. Sie mußten niederknieen und den Kopf bis auf die Erde neigen, um ihn dann durch das enge Loch des Brettes zu stecken, welches sogleich mit den rothen Zetteln beklebt wurde, auf denen Verbrechen und Strafe vermerkt sind. Der nächste Verbrecher wurde zu zweihundert Bambusstreichen auf die Rückseite der Oberschenkel verurtheilt. Sofort ergriffen ihn zwei Scharfrichter, die an der hohen rothen Mütze zu erkennen sind, legten ihn mit dem Gesicht flach auf die Erde und ertheilten ihm laut zählend abwechselnd je fünfzig Streiche, wobei sie neben dem Delinquenten knieten. Dieser schrie entsetzlich; man kann sich denken, wie er nach vollzogener Strafe aussah. Andere Verurtheilte erhielten nur fünf Hiebe, weitere wieder bald fünfzig, bald einhundertfünfzig. Auch Hiebe mit dem Bambusrohr auf den Mund oder die Backen wurden ausgetheilt; die Szenen waren indessen so furchtbar, daß ich auf ihre nähere Schilderung lieber verzichte.

Einer der Bestraften wurde von seiner Frau abgeholt. In stummen Geberden drückte sie dem Gezüchtigten ihren Abscheu aus. Hoffentlich hat er zu Hause von der resoluten kleinen Person nicht noch mehr Prügel bekommen. Zunächst dürfte sie allerdings mit dem Verbinden und der Pflege seiner Wunden mehr als genug zu thun gehabt haben.

Vor dem Gefängniß hatte man in aller Eile einen soeben, angeblich an der Cholera, verstorbenen Gefangenen hingelegt. Offenbar sollte die Leiche abgeholt werden. Vor der Hand aber versperrte sie den Weg, so daß ich buchstäblich über sie fortsteigen mußte. Das Gefängniß selbst ist ein unglaublich schmutziger und enger Bau. In vollständig dunklen, noch nicht mannshohen „Räumen" harrten an 150 Unglückliche des Schiedsspruchs des Richters.

Es wird interessiren, bei dieser Gelegenheit etwas über das Rechtswesen der Chinesen zu erfahren. Gesetze, namentlich in dem Sinne, wie wir sie von den Klassikern der Jurisprudenz, den Römern, überkommen haben, kennt man in China nicht. Es giebt dort eigentlich nur ein Gewohnheitsrecht; dieses aber baut sich auf klaren, wohlverstandenen Traditionen auf. Mögen auch die Entscheidungen des chinesischen Beamten häufig durch sein persönliches Gefühl oder seine eigenen Interessen beeinflußt werden, so besteht in der Ausübung des Rechtes doch eine sehr bedeutende Gleichförmigkeit als Folge der öffentlichen Behandlung aller Fälle.

Das Gewohnheitsrecht der Chinesen ist verhältnißmäßig noch jung. Die Hauptquelle, aus welcher dasselbe sich abgeleitet hat, sind die Klassiker, namentlich der Schuking. Vor dem 3. Jahrhundert vor Christi Geburt, also unter der Han-Dynastie, hatte es indessen noch keine bestimmte Form angenommen, auch während der Wei- und Tsin-Dynastieen, d. h. bis in die Mitte des 3. Jahrhunderts nach Christi Geburt, gab es keine geschriebenen Gesetze. Diese wurden vielmehr erst um das Jahr 600 unter der Tang-Dynastie aufgezeichnet. Die jetzt regierende Tsin-Dynastie hat das, was sie an gesetzlichen Aufzeichnungen vorgefunden hat, mit wenigen Ausnahmen bestehen lassen. Einen Zivilkodex giebt es allerdings noch heute nicht, dagegen ist der

Kriminalkodex bereits geschrieben. Das ganze Gesetzbuch des Reiches der Mitte umfaßt 40 Bände, deren Inhalt mir, wie folgt, geschildert ist.

Die ersten zwei Bände enthalten die verschiedenen Strafen für Verbrechen und die Höhe der Geldbußen, auf die erkannt werden kann, die verschiedenen Grade der Blutsverwandtschaft u. s. w. Band 3 und 4 klassifiziren die verschiedenen Grade der Verbrechen und geben die Höhe der zu verhängenden Strafen an. Die weiteren 36 Bände entsprechen der Eintheilung der chinesischen Verwaltung in sechs Ministerien. Band 5 und 6 beschäftigen sich mit dem Civilbureau, sie stellen die Regeln für die Ernennung und Beförderung, Degradirung und Pragmatik der verschiedenen Beamten fest. Die Bände 7 bis 14 sind der Bevölkerung sowie den Staatseinnahmen gewidmet, es finden sich darin die Gesetze in Bezug auf den Familienstand, den Grundbesitz, Häuser- und Speicherabgaben, Zölle, Märkte und die Schuldverhältnisse. Die Bände 15 und 16 sind den Sitten und Zeremonieen gewidmet, einem für das chinesische Leben äußerst wichtigen Gegenstande. Die Bände 17 bis 21, welche sich mit dem Kriegswesen beschäftigen, enthalten neben den Bestimmungen über die Armee und Marine auch die über das Postwesen. Die Bände 22 bis 35 bringen die Gesetze, die sich auf die Piraten, Räuber und ähnliche Verbrecher beziehen, sowie die Strafprozeßordnung. In den Bänden 36 und 37 werden die öffentlichen Arbeiten behandelt, die sich namentlich auf den Bau und die Unterhaltung von Palästen, Tempeln, Regierungsgebäuden und der Flußdämme beziehen. Band 38 ist ein Ergänzungsband, welcher die Fälle behandelt, für die keine besonderen Bestimmungen erlassen sind. Band 39 ordnet das Gefängnißwesen und Band 40 schließlich die gerichtliche Leichenschau.

Diese Gesetze sind auf der unteren Hälfte der einzelnen

Seiten der vierzig Bände gedruckt, wobei Noten und Erklärungen in kleinerer Schrift in den Text eingestreut sind. Den oberen Theil jeder Seite nehmen die kaiserlichen Edikte ein, welche als Rechtsbeispiel und Erläuterung dienen sollen. Noten und Verweisungen finden sich am Rande. Der Titel des ganzen Werkes ist: „Die Gesetze und Gebräuche der Ta Tsing (Dynastie).“

Wenn in Europa die Ansicht allgemein verbreitet ist, daß es in China kein anerkanntes Handelsrecht giebt, vielmehr der Handel nach willkürlichen Regeln, die von den chinesischen Gilden erlassen werden, betrieben wird, so entspricht das doch den Thatsachen nicht. Durch Ueberlieferung und Gebrauch hat sich ein ganz bestimmtes Handelsrecht ausgebildet. Im Folgenden will ich versuchen, die wichtigsten Grundsätze desselben, soweit mir solche bekannt geworden sind, kurz zusammenzustellen.

Wie bei uns, so heißt es auch in China „caveat emptor“. Unter den Chinesen wird aber die Untersuchung des Musters, nach welchem ein Verkauf stattgefunden hat, als maßgebend betrachtet. Entspricht die gelieferte Waare dem Muster, so muß sie, mag sie auch noch so viele Fehler haben, angenommen werden.

Wesentlich unterscheidet sich die Stellung des Maklers von der bei uns üblichen. Der Chinese macht den Mittelsmann, welchem der Verkauf der Waare anvertraut ist, für die Zahlung verantwortlich, er hält sich ausschließlich an ihn, derart, daß ihm sogar häufig nicht einmal der Name des Käufers bekannt ist. Der Umstand, daß einem Makler Waaren anvertraut sind, macht ihn schon für die Bezahlung haftbar; der Verkäufer kümmert sich weder darum, ob der Makler die Waaren abgeliefert hat, noch darum, ob der Käufer sie ihm abgenommen hat. Bei Bürgschaften bindet bereits eine mündliche Erklärung.

Das System der wechselseitigen Verantwortlichkeit ist

allen geschäftlichen wie gesellschaftlichen Beziehungen in hohem Maße eigenthümlich. Sehr dunkel aber ist die Kenntniß des Genossenschaftwesens. Das Verhältniß der Societät ist in den mannigfaltigsten Formen möglich. In der Regel vertritt ein nur in geringem Umfange interessirter Theilhaber oder sogar ein an der Gesellschaft Unbetheiligter die Firma der Außenwelt gegenüber. Die Autorität eines solchen Vertreters wird sehr selten in Frage gestellt. Bei Zahlungsschwierigkeiten hält man sich zunächst an diesen und erwartet von ihm, daß er die Firma, welche er vertritt, zur Zahlung bewegt. Erst, wenn man durch seine Vermittelung nicht zum Gelde kommen kann, behalten die Gläubiger es sich vor, gegen die wirklichen Theilhaber vorzugehen. Auch in Bezug auf Handwechsel, Eigenthumsurkunden bestehen feste Gebräuche, an die jeder Chinese sich hält.

Da der Europäer, welcher in seinen Rechtsgeschäften in China bekanntlich exterritorial ist, niemals direkt mit dem Chinesen verkehrt, ist es erklärlich, daß vielfach, ja in der Regel, die Handelsbräuche der Chinesen ihm unbekannt sind. Das System der Compradores ist in solchem Maße durchgeführt, daß der fremde Kaufmann lediglich durch die Vermittelung dieses Maklers mit dem chinesischen Kaufmann verkehrt. Der Comprador ist daher der Vertrauensmann des Europäers. Es giebt kein Geschäftshaus, welches nicht einen, zwei, drei oder noch mehr Compradores besoldete, denen es ausschließlich obliegt, die Geschäfte mit den Eingeborenen abzuschließen. Für die Zahlung verkaufter Waaren haftet, wie aus dem oben Angeführten schon hervorgeht, nicht der Käufer, sondern lediglich der Comprador. Wenn es einmal vorkommt, daß der europäische Importeur sich direkt an den chinesischen Abnehmer halten will, so ist der Comprador, schon um sich nicht in seine Karten sehen zu lassen, stets bereit, die Partei seines Landsmannes zu neh-

men. Vor Gericht gezogen, weigert er sich mit großer Hartnäckigkeit, die Grundsätze mitzutheilen, welche zwischen ihm und seinen chinesischen Kunden gang und gäbe sind; er fürchtet offenbar, dadurch für zukünftige Fälle gebunden werden zu können. Die Handelsstreitigkeiten unter den Chinesen werden fast nie vor Gerichten verhandelt, sondern den Vorstehern der einzelnen Gilden zur Entscheidung überlassen, welche, so zu sagen, als Handelsgerichte anerkannt sind. Die Hülfe der Mandarinen wird viel häufiger nachgesucht, um der Entscheidung des Gildenvorstandes Anerkennung zu verschaffen, als um diese umzustoßen.

Zum Schluß noch ein paar Worte über die allgemeine politische Lage in China.

Man hat gelegentlich wohl in Europa von einer gelben Gefahr gesprochen, d. h. der Befürchtung Ausdruck verliehen, daß das übervölkerte China eines Tages, um für seine Bevölkerung Platz zu schaffen, sich ausdehnen müsse und von hier eine neue Völkerwanderung nach Westen ausgehen könnte. Nach alledem, was ich von China gesehen und namentlich auch von erfahrener Seite über die Verhältnisse im Innern des Riesenreiches gehört habe, glaube ich, daß eine derartige Gefahr weder jetzt noch in Zukunft vorhanden ist. Als politische Macht ist China dank seiner inneren Gliederung und dem bis ins Lächerliche ausgebildeten Kastenwesen vollständig ohnmächtig. Erst die neuesten Ereignisse haben uns wieder gezeigt, daß die Elemente, die mit allen Fasern ihres Lebens an den Ueberlieferungen hängen und diese aufrecht zu erhalten für ihre Pflicht (weil in ihrem eigenen Interesse liegend) halten, die Herrschenden sind. Angesichts solcher Zustände muß eben eine Revolution, selbst wenn sie von oben kommt, erfolglos verlaufen. In den breiten Massen des Volkes ist schlechterdings kein Sinn und kein Verständniß für höhere Ziele zu finden. Das Gefühl

der Vaterlandsliebe ist vollständig unbekannt. Für den Chinesen giebt es im Allgemeinen außerhalb der Familie nichts, das ihn fesseln könnte; sein ganzes Denken und Trachten gilt nur seinen eigenen kleinen Vortheilen und denen seiner Familie. An den öffentlichen Dingen nimmt unter Tausend noch nicht Einer Theil.

Um nur ein Beispiel dafür anzuführen, wie wenig sich der Chinese mit den Angelegenheiten des Landes beschäftigt, möchte ich mittheilen, daß es schon eine halbe Stunde von Shanghai entfernt ausschließlich von Chinesen bewohnte Orte giebt, in denen kein Mensch etwas von dem chinesisch-japanischen Krieg gehört hat. Selbstverständlich thun die hohen Beamten des Reiches Alles, was in ihren Kräften steht, um das Volk in seiner Unwissenheit zu erhalten; denn nur zu gut wissen sie, daß Aufklärung ihr schlimmster Feind ist und dem Ausbeutungssystem, das sie allen Untergebenen gegenüber ausüben, bald ein Ende machen würde. Es giebt daher kein Mittel, das ihnen zu schlecht wäre, um die Verbreitung der Wahrheit zu verhindern, falls diese ihnen unbequem oder gefährlich werden könnte. So hat man überall dort, wo es nicht zu verheimlichen war, daß China und Japan mit einander Krieg geführt haben, und wo nachher bekannt geworden ist, daß China an Japan Theile seines Gebietes hat abtreten müssen, das Märchen verbreitet, Japan sei durch diesen Krieg derartig erschöpft worden, daß der Kaiser von China sich aus Edelmuth, um die Japaner nicht vollständig verkommen zu lassen, entschlossen habe, ihnen einige fruchtbare Gebiete anzuweisen, auf denen sie sich von den erhaltenen Wunden erholen könnten.

Daß ein Volk, das sich auf diese Weise ein x für ein u vormachen läßt, nicht zu gewaltigen Kriegszügen oder einer unaufhaltsamen Völkerwanderung hingerissen werden kann, liegt auf der Hand. Das Gespenst einer „gelben

Gefahr" braucht die zivilisirte Welt des Westens nicht zu fürchten. Wenn es im chinesischen Reich zu großen Umwälzungen kommt, so werden diese sich sicher viel eher gegen die eigene Regierung als gegen das Ausland richten. Richtig ist ja, daß die Bevölkerung in China heute eine ungemein große ist. Allein man darf doch nicht übersehen, daß auch das chinesische Reich als solches eine riesige Ausdehnung hat. Im Durchschnitt kommen in China auf das Quadrat-Kilometer etwa nur 32 Einwohner, also erheblich weniger als in allen europäischen Kulturstaaten. Das Deutsche Reich hat 91, Frankreich 71, England 199 und Belgien sogar 212 Einwohner auf derselben Fläche. Nun vertheilt sich allerdings die Bevölkerung Chinas nicht gleichmäßig über alle Theile, aber nach den vorliegenden Zählungen und Schätzungen kommen selbst auf das eigentliche China nicht mehr als 87 Einwohner per Quadrat-Kilometer. Schon daraus ergiebt sich, daß China ein ausgesucht armes Land sein müßte, sollte es nicht im Stande sein, auch in Zukunft seiner Bevölkerung den Lebensunterhalt zu gewähren. Thatsächlich ist es denn auch nur die verkehrte Wirthschaftspolitik, welche große Noth und Elend, von welchen man so häufig liest, über einen allerdings sehr erheblichen Theil des Volkes gebracht hat.

China ist ein von der Natur sogar mit unendlich reichen Mitteln ausgestattetes Land. Eine rationelle Ausbeutung seiner Bodenschätze allein wird hinreichen, ungezählten Millionen von Menschen auskömmlichen Erwerb zu bieten. Was heute an Bergwerken vorhanden ist, sind ausschließlich Betriebe der primitivsten Art. Tiefbohrungen kennt man überhaupt garnicht. Sobald es nur gelingen wird, durch erfahrene Ingenieure die Schätze, welche unter der Erde in China ruhen, aufzuschließen, wird sich zweifelsohne eine gewaltige Umwälzung auf vielen Gebieten bemerkbar machen. Gold, Silber, Granaten, Eisensteine (mit

außerordentlichem Gehalt), Blei, Kupfer, Kohle u. s. w. werden in solchen Massen auf den Markt geworfen werden können, daß sich in diesem Augenblick noch gar nicht absehen läßt, wohin uns die Ausbeutung der Mineralschätze Chinas führen wird. Für unternehmende Leute, welche bereit sind, mit großem Kapital sich an deren Erschließung zu betheiligen — immer vorausgesetzt, daß es unter der Leitung von mit den chinesischen Verhältnissen genau Vertrauten geschieht — ist die Möglichkeit, ja ich möchte beinahe sagen, die Sicherheit geboten, ungeheure Summen zu verdienen. Daß nur eine ganz kurzsichtige Verwaltung dabei die chinesischen Arbeiter und Beamten ebenso schlecht stellen wird, wie sie heute bei allen wirthschaftlichen Unternehmungen in China gestellt sind, liegt auf der Hand. Wird es gelingen, bei dem großen wirthschaftlichen Umschwung, der ja sich jetzt in China zu vollziehen anschickt, mit dem bisherigen Ausbeutungssystem, welches das Volk völlig entkräftet und damit das Staatswesen zu vollständiger Ohnmacht verdammt, aufzuräumen, so ist es nicht ausgeschlossen, daß nach ein bis zwei Menschenaltern ein gesunderer und kräftigerer Volksschlag sich entwickelt, dessen Bedürfnissen das Land in jeder Weise gerecht zu werden vermag.

Allerdings, wie die Dinge heute liegen, kann man vom Chinesen nicht viel erwarten. Der Einfluß der herrschenden Klasse ist so nachhaltig, daß selbst ein Jahre langer Aufenthalt des Chinesen im Auslande fast spurlos an ihm vorübergeht. Mancher höher Stehende freilich, der im Auslande ein Vermögen erworben und die Vortheile kennen gelernt hat, welche ihm die europäische Kultur bietet, verspürt wenig Lust, in die Heimath zurückzukehren; er behält jedoch seine chinesischen Gewohnheiten bei und trifft vor Allem Sorge, daß er nirgendwo anders als in seiner Heimath begraben wird. Noch viel weniger ist der chinesische Kuli, welcher es nicht viel weiter bringt, als das zum täglichen Leben Noth-

wendige zu verdienen, abgesehen von kleinen Aeußerlichkeiten, den Sitten und der Kultur des Auslandes zugänglich. In die Heimath zurückgekehrt, kleidet er sich, ißt und trinkt wie früher. Die Berührung mit anderen Völkern macht sich später bei ihm in keiner Weise mehr bemerkbar. Er ist derselbe, der er war und immer sein wird; er ist und bleibt Chinese.

Neuntes Kapitel.

Unter deutscher Flagge.

Auf den Dampfern, welche den Verkehr zwischen Shanghai und Kiautschou vermitteln, bildet den Gegenstand der Unterhaltung ausschließlich die deutsche Erwerbung in der Provinz Schantung. Die Aussichten werden durchweg als ungemein günstig geschildert, wenn auch Neid und Mißgunst nicht selten den Versuch unternehmen, die Bedeutung der Erwerbung für Deutschland herabzusetzen. So hatte ich namentlich in Shanghai in allen Kreisen, in denen man den Deutschen wenig gewogen ist, nur mitleidiges Lächeln und Achselzucken sehen können, sobald die Rede auf Kiautschou gebracht wurde. Ich habe dies um so mehr bedauert, als den ungünstigen Nachrichten und lächerlichsten Gerüchten von Seiten der deutschen Kolonie in Shanghai sehr selten, jedenfalls aber nicht in der zu wünschenden bestimmten Weise widersprochen wurde. Erklärlich ist ein solches Verhalten der Deutschen allerdings, zumal wenn man bedenkt, daß kein Einziger von ihnen die neue deutsche Besitzung aus eigenem Augenschein kennt. Aber gerade aus den Versuchen der Engländer, den Werth Kiautschous herabzusetzen, spricht nur zu deutlich die Thatsache, daß unsere Erwerbungen mit neidischen Blicken verfolgt werden.

Ich hatte auf dem Dampfer „Apenrade", welcher im letzten Sommer alle vierzehn Tage zwischen Shanghai und Kiautschou verkehrte, einen Platz. Das Schiff gehört der Rhederei von M. Jebsen in Hongkong und berührt außer dem deutschen Gebiet auf seinen zweiwöchentlichen Touren auch Tschifu und Tientsin. Die „Apenrade" hat 1250 Tonnen Gehalt, legt durchschnittlich 10 Seemeilen die Stunde zurück und steht unter dem Kommando des ebenso tüchtigen wie liebenswürdigen Kapitäns Jpland, der aus der Stadt gebürtig ist, deren Namen sein Schiff führt. Kapitän Jpland ist ein trefflicher Kenner der chinesischen Küstenverhältnisse; seit fast dreißig Jahren kreuzt er in diesen Gewässern. Die „Apenrade" ist kein altes Schiff, ihr Geburtsjahr ist 1892. Als man sie damals in Dienst stellte, galt sie als ein Dampfer, der auf lange Zeit allen Ansprüchen gerecht werden würde. Die Zeiten haben sich indessen geändert, den gesteigerten Verkehrsverhältnissen ist er nicht mehr vollständig gewachsen; seine vier Kabinen mit je zwei Betten sind auf jeder Fahrt besetzt. Und wenn auch die Verpflegung ausgezeichnet ist, und Rheder und Kapitän den Wünschen der Passagiere auf das Bereitwilligste entgegenkommen, so fehlt selbstverständlich doch mancherlei zur Bequemlichkeit; auf der Reise nach Norden ist eben jeder Zoll breit Raum in Anspruch genommen.

Die Bedürfnisse des Gouvernements in Kiautschou sind nicht unbedeutend; so gilt es denn, gar Vieles von Shanghai dorthin zu schaffen. Auf der Fahrt, die wir mitmachten, hatte die „Apenrade" große Mengen Balken und Bretter, Thüren und Fenster für die Kasernenbauten geladen; ein Petroleummotor, zwei kleine Boote und ein Ruderboot waren an Deck untergebracht. Vor der Hand hat die deutsche Regierung sich verpflichtet, die „Apenrade" zu subventioniren; dafür muß das Schiff auch die Postsachen befördern. Das geschieht in der Weise, daß der Dampfer nicht nur auf der

Reise von Shanghai nach Kiautschou und zurück Briefe, Zeitungen u. s. w. an Bord nimmt, sondern auch auf der Rückreise von Tientsin solche Sachen nach Kiautschou befördert, die inzwischen dorthin mit direktem Dampfer von Shanghai gebracht worden sind. Der ursprüngliche Kontrakt zwischen der deutschen Regierung und der Rhederei Jebsen war Mitte April auf sechs Monate abgeschlossen worden. Seitdem ist ein neuer an seine Stelle getreten, der ohne Erhöhung der Reichssubvention einen achttägigen Verkehr mit zwei Schiffen vorsieht, eine Einrichtung, die den zukünftigen Verkehrsverhältnissen hoffentlich ebenfalls recht bald nicht mehr entsprechen wird.

In welchem Maße die Schiffsfracht von Deutschland nach Ostasien wächst, erhellt übrigens aus der Thatsache, daß neuerdings auch der in Folge sehr billiger Dampferfrachten in den letzten Jahren fast ganz ins Stocken gerathene Segelschiffsverkehr wieder aufgenommen worden ist. Daß neben dem Norddeutschen Lloyd, der vom 1. April 1899 statt der bisherigen vierwöchentlichen eine vierzehntägige Schnelldampferverbindung nach Ostasien unterhält, auch die Hamburg-Amerika-Linie nach Uebernahme der Kingsinlinie regelmäßige Dampfer nach dem fernen Osten sendet, darf ich als bekannt voraussetzen.

Wenn man sich der Küste von Schantung auf dem Dampfer nähert, so gewahrt man bei dem Einlaufen in die Kiautschoubucht zunächst den Ort Tsintau. Er liegt in einer den Seewinden ausgesetzten kleineren Bucht, die den Schiffen mittleren Tiefganges, für die sie ausreicht, indessen nur bei Nordwinden einigermaßen Schutz bietet. Sobald der Dampfer aber um die vorspringende Halbinsel, auf welcher Tsintau liegt, herumfährt, breitet sich ein großes Wasserbecken vor den erstaunten Blicken aus. Dies ist die Bucht von Kiautschou. Von ihrer Ausdehnung kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man hört, daß das nord-

westliche Ufer, an dem die Stadt Kiautschou gelegen ist, selbst bei schönem Wetter von der Einfahrt aus kaum sichtbar ist. Der südliche Theil dieser Bucht ist tief genug, um auch großen Seeschiffen einen Hafen zu bieten; indessen wird noch mancherlei zu geschehen haben, bis derselbe allen Ansprüchen gerecht zu werden vermag. Können auch die von der See kommenden Süd- und Südwestwinde, die während des größeren Theiles des Frühjahrs und Sommers zu wehen pflegen, den dort ankernden Schiffen nichts anhaben, so wühlen doch die über Land kommenden Nord- und Nordostwinde im Winter die Seeufer längere Zeit gewaltig auf, so daß dann ein Verkehr zwischen Schiff und Ufer mit kleinen Booten nicht bewerkstelligt werden kann. Unsere Kriegsschiffe müssen daher, sobald der Wind vom Lande kommt, auf die offene Rhede von Tsintau dampfen und dort Anker werfen. Der Bau eines Wellenbrechers, der parallel mit der Küste zu gehen hätte, wird sich nicht umgehen lassen. Da eine Reihe von Untiefen und kleinen Felseninseln in der Richtung liegen, die ein solcher Wellenbrecher haben müßte, dürfte der Bau sich nicht so schwierig und kostspielig gestalten, wie man auf den ersten Anblick annehmen könnte.

Der Eindruck, welchen man bei Annäherung an das Festland bekommt, ist geradezu frappirend. Wohin das Auge reicht, sieht es kleine Inseln, auf denen sich bald bewaldete, bald kahle, stets aber verhältnißmäßig hohe Berge erheben. Amphitheatralisch baut sich die Hafenstadt Tsintau am Lande auf, überragt von dem Signalberg, auf dem stolz die deutsche Flagge weht. Man sieht, mit welcher Geschäftigkeit überall gearbeitet wird, und wie schnell zahlreiche neue Anlagen entstehen; besonders scharf hebt sich von ihrer Umgebung eine Gruppe weißer Häuser ab, welche für das Lazareth bestimmt sind. Die „Apenrade“ warf auf der Rhede des kleinen Außenhafens Anker. Sofort kam eine große Anzahl von Dschunken heran, um die Fracht in

Empfang zu nehmen. Daß der größere Theil derselben aus Baumaterial bestand, ist schon erwähnt worden; doch nun sahen wir auch, wie Kartoffeln, Bier, Sodawasser und andere für die deutsche Besatzung bestimmte Nahrungsmittel aus dem Laderaum emporgewunden wurden.

Da es grade Sonntag war, hörten wir die Klänge der Kapelle des Seebataillons, welche allwöchentlich einmal Mittags zwischen elf und zwölf Uhr vor dem Yamen zu konzertiren pflegt. Am Strande entwickelte sich sofort nach unserer Ankunft ein lebhaftes Treiben; neben den unzähligen Chinesen, welche die Neugierde hergeführt hatte, sahen wir auch Hunderte von deutschen Soldaten und Offizieren, die sehnsüchtig des Augenblicks harrten, wo die Post an Land gebracht würde und sie die erwarteten Briefe von den Lieben in der Heimath erhalten sollten.

Sobald ein Boot flott gemacht war, fuhren auch wir an das Ufer, wo wir zu unserer Freude eine ganze Reihe alter Bekannter trafen, die uns mit warmer Herzlichkeit begrüßten und uns sofort nach Tsintau führten.

Ich mußte über die gewaltigen Fortschritte staunen, welche deutscher Unternehmungsgeist und deutsche Tüchtigkeit hier in wenigen Monaten geschaffen haben. Noch konnte ich deutlich erkennen, was aus der alten, chinesischen Zeit stammte und was seitdem neu aufgebaut worden war. Fleißige Hände regten sich, wohin ich blickte. Galt es doch, noch vor dem Eintritte der Regenzeit so viel unter Dach und Fach zu bringen, wie nur irgend möglich war. Einige wolkenbruchartige Regengüsse, welche Kiautschou seit der deutschen Besitzergreifung erlebt hat, hatten bereits einen Vorgeschmack von dem gegeben, was für den Herbst zu erwarten stand. Wenige Stunden genügen, um dann den sonst felsenharten, ausgedörrten Boden so völlig aufzuweichen, daß Alles in einen sumpfigen Morast verwandelt scheint, aus dem nur hier und dort, wie Inseln, kleine hügelartige Er=

hebungen hervorragen. Von der Gewalt des Wassers macht man sich kaum einen Begriff; die leicht, meist aus Lehm gebauten Häuser, welche die Chinesen errichtet haben, halten ihr nur schlecht Stand. So hat man es denn schon mit angesehen, daß ein einziger Regenguß den Einsturz ganzer Gebäude herbeigeführt hat. Glücklicherweise ist die Gefahr noch stets rechtzeitig bemerkt worden, und unsere Soldaten haben solche dem Einsturze nahen Baulichkeiten so zeitig verlassen können, daß Niemand Schaden nahm. Bedauerlicherweise aber hat das Material, welches dem Gouvernement zur Verfügung stand, bei weitem nicht ausgereicht, um Alles in den Zustand zu versetzen, welchen man als wünschenswerth bezeichnen muß. Hatte man nämlich anfangs geglaubt, die alten fensterlosen Yamen des chinesischen Barackenlagers zu Wohn- und Schlafräumen für unsere Soldaten benutzen zu können, so ist man davon bereits zurückgekommen. Selbst das Ausbrechen von größeren Fenstern und Thüren hat nicht ausgereicht, um menschenwürdige Behausungen herzustellen. Die Luft, welche in den Baracken, die vorher durchweg ohne Fußböden waren, herrschte, war so ungesund, daß mehrfach Erkrankungen vorkamen. Man wird sich in diesem Winter noch zu behelfen haben, so gut es geht. Hier und dort stehen schon neue Bauten unter Dach und Fach, andere aber werden unmittelbar nach Beendigung der Regenzeit in Angriff zu nehmen sein.

Auch der Straßenbau hat gute Fortschritte gemacht. Weite Strecken sind bereits so ausgeführt, daß man auf ihnen auch während der schlimmsten Regenzeit trockenen Fußes sein Ziel wird erreichen können. Andere allerdings sind noch in dem früheren Zustand und werden sich sehr bald, wenn es zu regnen begonnen haben wird, als unpassirbar erweisen. Noch bedauerlicher ist, daß es bisher nicht gelingen wollte, für gutes und ausreichendes Trinkwasser zu sorgen. Ein Japaner, den man mit dem Bohren

eines Brunnens betraut hatte, erzielte keine Erfolge. Die Aussichten, daß andere Unternehmer auf trinkbares Wasser stoßen werden, sind ebenfalls recht gering. Es kann daher wohl nur eine Frage der Zeit sein, daß eine kostspielige Wasserleitung angelegt werden muß, welche z. B. aus dem fernen Lauschangebirge Wasser nach unserer Besitzung bringt. Es ist für uns Europäer geradezu unverständlich, wie wenig Werth der Chinese auf reines, klares Wasser legt. Er ist zufrieden, wenn er nur irgendwo eine Pfütze sieht, welche ihm das nöthigste Naß bietet. Mag er darin eben seine schmutzige Wäsche gespült oder gesehen haben, wie spielende Kinder muthwillig den ganzen Grundschlamm aufwühlten, so hält ihn das doch keineswegs ab, aus derselben Pfütze Wasser zu schöpfen und zur Zubereitung seiner Speisen zu benutzen. Die Lösung der Wasserfrage bedeutet beinahe die Lösung der Zukunftsfrage für unsere ganze Besitzung. Der Mangel an ausreichendem Getränk macht sich natürlich bei der großen Anzahl trinkfester Deutscher, welche in Kiautschou zusammengekommen ist, besonders unangenehm fühlbar. Die Verwirklichung des Planes, eine Bierbrauerei am Gestade des Gelben Meeres zu errichten, muß aber solange aufgeschoben werden, bis das nothwendige Wasser beschafft werden kann, ohne welches das Bierbrauen eine ganz besondere Kunst bleibt.

Die Bierpreise sind jetzt in Tsintau ungemein hoch und stehen bei dem bekannten deutschen Durst und dem geringen Sold der Soldaten mit der Börse der Letzteren auf ewigem Kriegsfuß. Wenn der Unternehmungsgeist hier sobald wie möglich einen Ausgleich herbeizuführen trachtet, so scheint es mir, als würde er thatsächlich damit nur einem Bedürfniß abhelfen.

Vorläufig nimmt natürlich das Lagerleben der deutschen Besatzung noch den Haupttheil des öffentlichen Interesses in Anspruch. Die Besatzung besteht aus einem kriegsstarken

Bataillon, dem ein Detachement Pioniere zugetheilt ist, sowie einem Detachement von Feld- und Fußartillerie. Die Bespannung der Geschütze besteht in Mauleseln, welche in der unglaublich kurzen Zeit, die zur Verfügung gestanden hat, ganz vorzüglich zugeritten und eingefahren sind und unserem heimischen Pferdematerial in nichts nachstehen. Nur die Offiziere und Geschützführer sind auf Ponies beritten gemacht, welche roh aus den mongolischen Steppen hierher gebracht sind, sich aber ebenfalls schnell und vorzüglich an den Sattel gewöhnt haben und von ihren Reitern als außerordentlich stark und ausdauernd gerühmt werden.

Infanterie und Artillerie sind in verschiedenen Lagern untergebracht. Diese waren bereits von den Chinesen angelegt worden und überall von einem drei Meter hohen Lehmwall umgeben. Zwischen diesen Wällen stehen viele kleine, aus dem denkbar schlechtesten Material hergestellte Häuser. Man war im Sommer eifrig damit beschäftigt, durch Einsetzung von Thüren und Fenstern sowie einer guten Diele die Räume für unsere Soldaten bewohnbar zu machen. Dem Eingang zu jedem Lager gegenüber liegt das Haupt-Yamen, in dem die Offizierswohnung untergebracht ist, welche außerdem als Messe zu dienen pflegt. In jeder Kompagnie befinden sich einige Handwerker, Maurer, Schreiner, Gärtner u. s. w., welche schon heute als Aufseher dienen und nach deren Angaben mancherlei Neuerungen ausgeführt werden.

Die Schnelligkeit, mit welcher sich die chinesischen Arbeiter, welche zu der Umgestaltung des Lagers engagirt worden sind, an die für sie bisher unbekannten Arbeiten gewöhnt haben, ist erstaunlich. Auffallend für den Europäer ist dabei die geringe Zahl von Aufsehern, welche die chinesischen Arbeiter brauchen. Anerkannt muß werden, daß von Seiten des deutschen Gouvernements mit unnachsichtlicher Schärfe darauf gehalten wird, daß die chinesischen Arbeiter, wenn auch strenge, so doch stets gerecht behandelt werden.



Signal

pectiv

en.)

Jede Kompagnie bildet sich übrigens einen Chinesen zum Dolmetscher heran, welcher mit den Leuten in den Kasernen wohnt. Da der Chinese im Allgemeinen schnell auffaßt und deshalb das Deutsche verhältnißmäßig rasch erlernt, sind sie schon jetzt recht gute Dienste zu leisten im Stande. Wie überall, so hat sich auch hier die deutsche Disziplin bereits sehr gut eingebürgert und macht auch unter den Eingeborenen bemerkenswerthe Fortschritte. Fast jeder Chinese grüßt den Europäer durch Anlegen der Hand an den Kopf — Kopfbedeckung tragen nämlich nur die Wenigsten — oder durch Aufstehen. Selbst die im adamitischen Kostüm herumlaufenden Kinder ziehen nach Art der Soldaten, sobald ein Europäer vorübergeht, die Hacken zusammen und stehen stramm. Die Bemühungen, der deutschen Sprache mächtig zu werden, sind bei der großen Masse allerdings bisher noch nicht sehr erfolgreich. Ueber ein „Jawohl!“ als Antwort auf jede beliebige Frage, die man ihm vorlegt, kommt der Chinese nicht hinaus.

Daß eine Garnison wie die deutsche Tsintaus dem wirthschaftlichen Leben der Stadt einen Impuls giebt, liegt auf der Hand. Die Zahl der chinesischen Großkaufleute, wie sich die Besitzer der Magazine nennen, in denen „Alles“ zu haben ist, wächst zusehends und auch mehrere deutsche Firmen sind bereits am Platze vertreten. „Kaufhaus en gros und en detail“ sieht man bereits über dem Eingang von mehr als einem Gebäude prangen. Einer der unternehmungslustigsten Chinesen, der sich auf Reklame besonders gut zu verstehen scheint, hat sich auf der Firmatafel den Namen „Cheap Jack“ (billiger Jakob) zugelegt. Ein anderer, welcher sein Hauptgeschäft in Hongkong hat und sich den Kontrakt für die Lieferung der meisten Bedürfnisse für unsere Marine durch sein billiges Angebot zu verschaffen wußte, nennt sich offenbar, um „deutschen Patriotismus“ zu zeigen: Schinschang-Bismarck. Auch fehlt es nicht an allerlei

Lokalen, in welchen unsere Soldaten Unterhaltung finden. So primitiv die Einrichtung eines von diesen in der Nähe des Brückenlagers ist, welches zwei unternehmungslustige Bayern eingerichtet haben, ist ihm doch der etwas anspruchsvolle Name „Paradiesgarten“ gegeben worden. Aus Brettern und Binsenmatten hat man in dem Restaurationslokal sogar eine kleine Bühne eingerichtet, von welcher herab am Sonntag allerlei fröhliche und scherzhafte Weisen erklingen. „Zum Riffpiraten“ nennt sich ein anderes Lokal, auch eine „Zauberflöte“ und eine „Schusterpille“ giebt es dort. Man sieht, unseren deutschen Landsleuten ist auch hier im fernen chinesischen Reich der urwüchsige Humor nicht ausgegangen.

Uebrigens ist die Zeit nicht fern, wo unsere Landsleute sich die freie Zeit auch mit ernsteren Dingen vertreiben können, als dem Besuch der improvisirten Vergnügungslokale. Es ist für eine gute deutsche Bibliothek Sorge getragen. Dem Komitee in Berlin, das ihre Beschaffung in die Hände genommen hat und an dessen Spitze die Herren Kapitän z. S. Mensing, Chefredakteur Jacobi und Konsul Vohsen stehen, sind von einer einzigen Buchhandlung allein 6000 Bände zur Verfügung gestellt und weitere 9000 Mark sind schon baar für diesen Zweck eingegangen.

Die Offiziere der Besatzung liegen, soweit es der anstrengende Dienst gestattet, auch dem Sport in allerlei Gestalt ob. Namentlich hat hier das Polospiel bereits Eingang gefunden und zwar durch die Vermittelung des Prinzadmirals, welcher im letzten Sommer längere Zeit in Tsintau geweilt hat. Das Polo wird in der Regel von zwei Parteien zu je vier Herren gespielt, die sämmtlich die kleinen, leicht beweglichen Ponies reiten, welche man überall in Ostasien findet. Es kommt darauf an, mit langstieligen Hämmern eine Holzkugel durch ein etwa fünf Meter breites Thor, welches durch zwei Flaggenstangen markirt ist, zu

treiben, während die Gegenpartei sich bemüht, die vorwärts getriebene Kugel durch geschickte Seitenschläge aus der von den Angreifern ihr gegebenen Bahn abzulenken. Auch in den Messen der verschiedenen Lager geht es lustig zu. Besuche werden hier und dort gemacht, und es fehlt nicht an gelegentlichen Bowlen, für welche namentlich seit der Einführung des Polospiels Gelegenheit geboten ist, da bei diesem eine Bowle die Buße desjenigen bildet, welcher die „Erde küßt“. Prinz Heinrich pflegte sich während seiner Anwesenheit öfter in den Messen anzusagen und an den bescheidenen Unterhaltungen der Offiziere theil zu nehmen.

Lustig sah allerdings unser Militär zuweilen dort draußen aus. Da das neue Deutschchina Reichskolonie ist, wir aber außer der Marine und der Marineinfanterie kein Reichsmilitär besitzen, bot die Schaffung der für nöthig befundenen Artillerie besondere Schwierigkeiten. Diese überwand man dadurch, daß man Feldartilleristen der Armee zur Marine versetzte und diese zusammen mit Marineartilleristen für die Bildung der Batterieen heranzog. Für diese Leute mußte nun eine Uniform geschaffen werden. Der Noth gehorchend, hat man einen Ausweg gewählt, der allerdings als recht ungewöhnlich zu bezeichnen ist. Während der Oberkörper auch der Feldartilleristen in die weite Blouse des Matrosenanzuges gesteckt worden ist, tragen alle, einschließlich der Mannschaften der Matrosenartillerie, die Beinkleider und Schaftstiefel unserer berittenen Truppen. Auch den Offizieren fehlte es Anfangs entschieden an einer geeigneten Kopfbedeckung. Helm und Mütze gewähren nicht den nothwendigen Schutz. So erschienen hier und dort gelegentlich indische Tropenhelme, ja selbst Strohhüte und große Kalabreser. Es ist vielleicht ganz gut gewesen, daß man nicht von vornherein zuviel durch Reglements zu erreichen sich bemühte, daß vielmehr der freien Entwickelung der nöthige Spielraum gewährt wurde. Die praktische Er-

fahrung hat bald gezeigt, was sich bewährt und was zu verwerfen ist. Seitdem ist eine einheitliche Tropenuniform durch kaiserliche Kabinetsordre eingeführt worden.

Natürlich fehlt es auch heute nicht an allerlei großen und kleinen Unbequemlichkeiten. Aber wo haben Pioniere mit solchen nicht kämpfen müssen! Man nimmt sie ruhig und gern in den Kauf, weiß doch jeder, was seine Arbeit dort draußen in Zukunft für das Vaterland werth sein wird. Die Zeit dürfte auch nicht allzu fern sein, wo es gelingen wird, etwas mehr Komfort zu schaffen und dadurch zu ermöglichen, daß den hier stationirten Offizieren, Beamten und Unteroffizieren die Frauen aus der Heimath folgen. Die Einführung dreijähriger statt der bisherigen zweijährigen Kommandos für die Offiziere dürfte das noch wesentlich erleichtern.

Was nun unsere neueste deutsche Erwerbung als Ganzes anlangt, so ist natürlich nicht zu erwarten, daß Kiautschou für uns je das werden könnte, was man im Allgemeinen von einer Kolonie erwartet, nämlich ein Land, das seine Rohprodukte dem Mutterlande direkt zuzuführen im Stande ist. Schon aus diesem Grunde ist es durchaus falsch, wollte man Kiautschou in eine Linie mit unseren afrikanischen oder australischen Besitzungen stellen. Kiautschou wird aber voraussichtlich in einer ganz anderen Richtung sehr bald eine bedeutsame Rolle spielen. Es wird die Zentralstelle für den deutschen Unternehmungsgeist bilden, für deutsche Intelligenz und deutsches Kapital, welche in dem kulturell so weit zurückgebliebenen, gewaltigen chinesischen Reiche sich zu bethätigen vielfach Veranlassung finden werden. Unter dem Schutze deutscher Kanonen und deutschen Rechtes ist jetzt ein freier Handelsplatz an den Gestaden des Gelben Meeres entstanden, an dem die Kaufleute Gelegenheit haben, die Erzeugnisse ihrer Heimath, möge diese nun in China, im nahen Japan oder Korea oder in dem fernen Europa oder

Amerika liegen, auszutauschen. Aber es wird noch vieler Arbeit und großer Anstrengungen bedürfen, um das aus dem eben aufblühenden Tsintau zu machen, was es werden muß, soll anders es sich gleichberechtigt Hongkong und Shanghai an die Seite stellen können. Daß von Anfang an die Interessen der Handelswelt in ausreichendem Maße in Kiautschou Berücksichtigung gefunden haben, kann nicht behauptet werden. Es ist vielmehr gerade mancherlei verfügt worden, was auf die Entwickelung von Handel und Gewerbe hindernd und hemmend wirken mußte. Es mag bis zu einem gewissen Grade berechtigt gewesen sein, so lange der Landspekulation einen Riegel vorzuschieben, bis man wußte, welche Theile des Gebietes das Reich für seine eigenen Anlagen gebrauchte. Aber eine Entscheidung darüber hätte innerhalb weniger Wochen, höchstens einiger Monate, getroffen sein sollen. Es hat indessen fast ein volles Jahr gedauert, bis der Landverkauf freigegeben wurde. Wollte man verhindern, daß große Konsortien oder Spekulanten die besten Grundstücke erwürben und fünf oder zehn Jahre brach liegen ließen, um sie dann mit kolossalem Profit zu verkaufen, so wäre eine Verordnung am Platz gewesen, wonach von jedem erworbenen Grundstücke gewisse Theile nach ein, zwei, drei Jahren u. s. w. bebaut sein mußten, sollte der Kauf nicht hinfällig werden.

Doch scheint es mir nicht nöthig, auf die mancherlei Beschwerden über die Verwaltung, die zum Theil — wenn auch in wenig sachlicher Form — in die Tagespresse ihren Weg gefunden haben, hier nochmals zurückzukommen. Der erste Gouverneur, Kapitain zur See Rosendahl, ist inzwischen von seinem Posten abberufen und durch den bisherigen Chef der Admiralstabsabtheilung des Oberkommandos der Marine, Kapitain zur See Jäschke, ersetzt worden. Dieser hat sich durch langjährigen Aufenthalt in Ostasien mit den dortigen Verhältnissen genau vertraut gemacht, und man

kann der Regierung zu der Wahl dieses Mannes, dem überaus wichtige Arbeiten in der jüngsten Kolonie des Reiches obliegen, nur Glück wünschen. Kapitain zur See Jäschke ist, wie mir aus persönlichen Begegnungen bekannt ist, ein Mann von weitem Gesichtskreise, das gerade Gegentheil eines vom grünen Tisch aus urtheilenden Büreaukraten. Er besitzt eine glückliche Initiative und steht allseitig in dem Rufe, vor keiner Verantwortung zurückzuscheuen. Vor Allem aber ist er ein gründlicher Kenner der Handelsverhältnisse, mit welchen er sich in seiner letzten Stellung beim Oberkommando eingehend beschäftigt hat. Auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs aber liegen die Hauptaufgaben, die der Gouverneur in Kiautschou zu erledigen hat. Man darf zu dem neuen Chef das unbedingte Zutrauen haben, daß er der Mann ist, der erkennen wird, was dort im fernen Osten dem Handel Noth thut, und daß in der nächsten Zeit Vieles nachgeholt wird, was bis jetzt zum Schaden der Kolonie versäumt ist.

Um Kiautschou in dem Maße zu heben, wird es vor Allem aber nöthig sein, in Zukunft nicht allein bedeutend mehr Rücksicht auf den Handelsstand zu nehmen, als bis jetzt geschehen ist, sondern erfahrene Kaufleute mit rathen und thaten zu lassen, wo es gilt, wichtige Entscheidungen zu treffen. Ich will zugeben, daß es fraglich ist, ob die Wahl eines Kaufmanns zum Gouverneur, der bereits das Wort geredet wird, das Richtige ist. Aber ich meine, man sollte einen besonderen Rath für die Kolonie schaffen, dessen Mitglieder vorwiegend aus Kaufleuten zu bestehen hätten. Dieser Korporation müßte nicht nur berathende, sondern auch entscheidende Stimme eingeräumt werden. Ich bin fest überzeugt, daß sich genügend Kaufleute, Ingenieure, Beamte u. s. w., die über jahrelange praktische Erfahrung in chinesischen Dingen verfügen und sich jetzt nach Europa zurückgezogen haben, finden würden, die sofort bereit wären,

ihre Dienste noch auf fünf oder zehn Jahre dem deutschen Reiche zur Verfügung zu stellen, und zu diesem Zwecke wieder nach Ostasien hinauszugehen.

Ein solcher Rath erfahrener Fachmänner würde ganz etwas Anderes zu leisten im Stande sein, als die sogenannte Handelskommission, die vor zwei Jahren nach China und Japan ging. Ich will durchaus nicht leugnen, daß jene Herren es weder am guten Willen noch an ausdauerndem Fleiß haben fehlen lassen, um die Dinge in Ostasien zu studieren. Schließlich haben sie aber doch nur das gesehen, was sie haben sehen sollen, und was man vor ihnen geheim halten wollte, ist es geblieben. Die Arbeit, die jene haben thun sollen, würde in ganz anderer Weise von einem ständigen Rath erfahrener, in Ostasien ansässiger Männer gemacht werden können, die nicht im eigenen Interesse oder in dem einer kleinen Gruppe handeln würden, sondern in dem der Allgemeinheit. Sie würden auf diese Weise nicht nur dauernd für die deutschen Unternehmer, den deutschen Handel und die deutsche Industrie wirken können, sondern ebenso sehr für das Gedeihen der deutschen Kolonie.

Deutschland hat schon lange eines Ortes bedurft, von dem aus es einen direkten Einfluß auf die wirthschaftliche Entwickelung des fernen Ostasiens auszuüben im Stande ist. Die dort ansässigen Deutschen haben es nur zu sehr empfunden, wie erheblich sie anderen Nationen gegenüber im Nachtheile waren, welche sich eines solchen Stützpunktes rechtzeitig versichert hatten. Die Freude über die Erwerbung Kiautschous ist daher in den Kreisen der deutschen Kaufmannswelt Ostasiens noch viel lebhafter als bei uns in der Heimath, ja, als man vielleicht bei uns überhaupt sich zu denken vermag. Was aber Kiautschou für uns ganz besonders werthvoll macht, das ist das günstige Klima, mit welchem dies Gebiet von der Natur ausgestattet ist.

Zwei Punkte waren es eigentlich nur, welche für Deutschland in Betracht kommen konnten, nachdem einmal der Entschluß gefaßt worden war, sich am chinesischen Meer festzusetzen: Amoy und Schantung. Amoy hätte vielleicht vor einigen Jahren den Vorzug erhalten. Seine Lage zwischen Hongkong, Shanghai und der Insel Formosa ist nicht ungünstig. Allein man hätte von vornherein mit der Thatsache zu rechnen gehabt, daß Amoy mitten im englischen Interessengebiet lag und daß auch Formosa, nachdem es in die Hände der Japaner übergegangen war, nicht mehr die Vortheile zu bieten vermochte, welche die Insel in Aussicht stellte, so lange sie chinesisch war. Der südlich von der englischen Interessensphäre gelegene, äußerst fruchtbare Theil des chinesischen Reiches war uns eigentlich von Anfang an versperrt, wollten wir uns nicht in einen direkten Gegensatz zu Frankreich stellen, der leicht zu weitergehenden Schwierigkeiten hätte Anlaß geben können. Der äußerste Norden war uns ebenfalls verschlossen. Die Politik Rußlands zeigte nur zu deutlich, daß das Zarenreich dort keinen Nebenbuhler dulden würde. So kam denn Schantung allein noch in Frage, und es war die höchste Zeit, daß Deutschland hier zugriff. Längeres Zögern hätte voraussichtlich England veranlaßt, auch auf diese Provinz Ansprüche zu erheben. Wenn England seitdem den Hafen von Wei-hai-wei besetzt hat, so mißt man dieser Thatsache in Ostasien keine übermäßige Bedeutung bei; man ist vielmehr der Ansicht, die britische Regierung habe sich zu diesem Schritte nur entschlossen, um die durch das gleichzeitige Vorgehen Deutschlands in Kiautschou und Rußlands in Port Arthur erregten Gemüther zu beruhigen. Der Hafen von Wei-hai-wei hat lediglich als Kohlenstation Bedeutung; englische Truppen sind dort bisher noch nicht gelandet. Ich selbst fand bei meinem Besuche drei englische Kriegsschiffe vor. Ob die Auffassung berechtigt ist, welche hier ziemlich allgemein ver-

breitet zu sein scheint, daß England über kurz oder lang den Hafen wieder aufgeben wird, da sein Ausbau zu viel kosten würde, scheint mir allerdings fraglich. Doch wird Kiautschou von Wei-hai-wei keine ernstliche Konkurrenz zu fürchten haben, vorausgesetzt, daß die natürlichen Vorzüge des Ortes schnell und nachdrücklich ausgenutzt werden.

Kiautschou ist das Einfallsthor für ein ungemein reiches Hinterland. Die Provinz Schantung zählt zu den von der Natur am reichsten gesegneten Theilen des großen chinesischen Reiches. Sie ist etwa zwei Drittel so groß wie Deutschland. Der Boden ist durchweg fruchtbar und unter Kultur. Dreimal im Jahre wird geerntet. Es wachsen fast alle europäischen Früchte und an der Küste auch europäische Obstsorten, wie Aepfel, Birnen, Kirschen u. s. w. Seit drei Jahren hat man in der Nähe von Tschifu Weinberge angelegt und zu besonderer Freude die Erfahrung gemacht, daß die Stöcke reichlich Trauben tragen. Bisher sind sowohl österreichische wie kalifornische Reben gepflanzt; möglicherweise macht man später auch mit anderen noch Versuche. Gegenwärtig werden große Kellerei-Anlagen vorbereitet, in welchen der Wein, der aus den dort gezogenen Trauben gekeltert werden soll, gelagert werden kann. Es handelt sich dabei um ein rein chinesisches Unternehmen, an dessen Spitze ein Oesterreicher steht. Das Kapital stammt meistens aus Singapur.

Bedauerlicher Weise haben die Chinesen den größten Theil der Berge abgeholzt; trotz dieser Verwüstung fehlt es indessen in Schantung nicht an Holz. Wallnußbäume sind in großer Anzahl vorhanden und werden, wenn einst eine geregelte Wirthschaft eingeführt ist, reiche Erträge liefern können. Im Allgemeinen sind die Chinesen der Provinz Schantung ordentliche, ehrliche Leute und erweisen sich anstellig, sodaß auch in dieser Hinsicht die Verhältnisse günstiger liegen als in anderen übervölkerten Theilen des Landes.

Der Boden birgt sehr erhebliche Mineralschätze. Kohlen und Eisen sind zweifellos in abbaufähiger Menge vorhanden, auch Gold und Silber finden sich. Ich habe selber gesehen, daß, wenn auch in geringem Umfange, Gold gewaschen wird.

Von der Provinz Schantung aus ist vor Jahrhunderten die ganze Kultur Chinas ausgegangen. Noch heute bestehen alte gute Verbindungswege nach allen Theilen des Reiches, und man darf hoffen, daß über sie auch der deutsche Einfluß sich mit der Zeit ausbreiten wird. Das Klima ist ausgezeichnet und ähnelt unserem deutschen sehr. Allerdings ist der Sommer wärmer und im Allgemeinen der Regenfall stärker, als wir es gewöhnt sind. Der Winter ist nicht übermäßig kalt, indessen sind starke Stürme nicht selten. Bei vernünftiger Lebensweise muß das Klima den Deutschen zusagen. Fieber sind so gut wie ganz ausgeschlossen.

Vorläufig ist das Interesse des deutschen Unternehmungsgeistes in Schantung auf die Kohle konzentrirt. Es finden sich mehr oder minder starke Lager in allen Theilen der Provinz. Die Kohle wird auch jetzt bereits von Chinesen abgebaut, da deren technische Hilfsmittel jedoch zu einem ordentlichen Tiefbau nicht ausreichen, nicht in dem Maße ausgebeutet, wie es bei einer rationellen Wirthschaft selbstverständlich wäre. Gerade während meines Aufenthaltes sind Versuche mit der Kohle eines etwa 400 km von Tsintau befindlichen, sehr bedeutenden Lagers beendet worden. Prinz Heinrich von Preußen hat der Firma Carlowitz & Co. in Shanghai bereitwilligst gestattet, auf seinem Flaggschiff „Deutschland" Versuche mit dieser Kohle zu machen. Zu diesem Zwecke wurden zwei Sorten chinesischer Kohle an Bord gebracht, die aus Gruben im Poshan-Thale gewonnen waren. Ein ausführlicher Bericht, den ich nach meiner Rückkunft hier in Deutschland über jene Versuche veröffentlicht fand, lautet wie folgt:

Die erstere Sorte (sie werde im Nachstehenden mit (A) bezeichnet), stammte aus dem Nord-Poshan-Thale, war großstückig und von mittlerer Festigkeit, zeigte einen schwarzglänzenden Bruch und sollte nach chinesischer Analyse 15 bis 16 Prozent Gas und etwa 10 Prozent Asche enthalten. Die zweite Sorte (B) stammte aus dem Süd-Poshan-Thale, zeigte theilweise einen schwarzglänzenden und theilweise einen matten schiefrigen Bruch, war kleinstückig mit sehr viel Grus und von geringerer Festigkeit, soll nach der chinesischen Analyse ungefähr 26 Prozent Gas und etwa 10 Prozent Asche besitzen. Als Versuchskessel wurde der Hülfskessel benutzt und beide Destillirapparate hinzu angestellt. Die jedesmalige Versuchsdauer betrug ausschließlich Anheizens des Kessels 24 Stunden. Die Kohlen wurden genau gewogen und ihr Verhalten auf dem Roste beobachtet; die Schlacken wurden, soviel wie thunlich, entfernt, durch den Rost gefallene Kohlenstückchen wieder aufgeworfen. Die Dichtigkeit und Dauer des Rauches aus dem Schornstein nach dem Aufwerfen wurde beobachtet. Zur Bestimmung der Mengen an Schlacke, Asche, Flugasche und Ruß wurde nach Beendigung jedes Versuches am folgenden Tage, nachdem der Kessel sich etwas abgekühlt hatte, die Feuerungsanlage des Kessels gereinigt, die Rückstände je nach ihrer Art mit den während des Betriebes gewonnenen gesammelt und gewogen und in Prozenten der im ganzen verbrannten Kohlen berechnet. Das Ergebniß des Versuches war folgendes:

1. An Bord befindliche englische Cardiff-Kohle. a. Anbrennen: brennt leicht an, giebt eine mäßig lange Flamme, backt etwas, Feuer muß deshalb öfters bearbeitet werden. b. Schlacke: bildet größere Stücke, liegt lose auf den Rosten, läßt sich deshalb leicht entfernen. c. Rauchentwicklung: war mäßig, verschwand nach zwei bis drei Minuten vollständig. d. Kohlenverbrauch: während der 24stündigen Versuchsdauer wurden verbraucht, ausschließlich Anheizens des Kessels,

1064 kg, destillirte Wassermenge 12 430 l. e. Asche: die unverbrennbaren Rückstände betrugen 3,52 Prozent Schlacke, 4,92 Prozent Asche, 1,22 Prozent Flugasche, zusammen 9,66 Prozent.

2. Chinesische Kohle A. a. Anbrennen: brennt etwas schwer an, backt nur sehr wenig, größere Stücke zerfallen nicht, Feuer erfordert wenig Bearbeitung, die Flamme ist mäßig lang. b. Schlacke: bildet große Stücke, welche nur leicht auf den Rosten haften, doch lassen sich die Feuer ganz gut reinigen. c. Rauchentwicklung: leichter, mäßiger Rauch, verschwand nach anderthalb bis zwei Minuten. d. Kohlenverbrauch: während der 24stündigen Versuchsdauer wurden verbraucht, ausschließlich Anheizen des Kessels, 1085 kg, destillirte Wassermenge 11 880 l. e. Asche: die unverbrennbaren Rückstände betrugen 4,73 Prozent Schlacke, 5,51 Prozent Asche, 0,50 Prozent Flugasche, zusammen 10,74 Prozent.

3. Chinesische Kohle B. a. Anbrennen: brennt leicht an, giebt eine lange Flamme, backt wenig, Feuer muß öfter bearbeitet werden. b. Schlacke: bildet nur kleinere Stücke von mürber Beschaffenheit, liegt lose auf den Rosten, verstopft aber leicht die freie Rostfläche, Feuer läßt sich deshalb etwas schlechter reinigen. c. Rauchentwicklung: war mäßig, verschwand nach drei bis vier Minuten nicht vollständig, sondern gab stets noch einen leichten, geringen Rauch. d. Kohlenverbrauch: während der 24stündigen Versuchsdauer wurden verbraucht, ausschließlich Anheizens des Kessels, 1052 kg, destillirte Wassermenge 10 550 l. e. Asche: die unverbrennbaren Rückstände betrugen 2,78 Prozent Schlacke, 10,77 Prozent Asche, 0,82 Prozent Flugasche, zusammen 14,37 Prozent.

Aus vorstehender Uebersicht geht für den Versuch hervor, daß in Bezug auf Heizkraft die Poshan-Thal-Kohle der an Bord befindlichen englischen Cardiff-Kohle im allgemeinen gleichwerthig ist. Die Sorte A eignet sich jedoch am besten

zum Kesselbetrieb, sowohl hinsichtlich der Schlacken- und der Rauchbildung als auch hinsichtlich der Menge der unverbrennbaren Rückstände. Wenn nun auch der vorstehende Versuch, bei dem im Verlaufe von 24 Stunden etwas über eine Tonne Kohle verbraucht wurde, ein abschließendes Urtheil über die Güte der Schantung-Kohle noch nicht erlaubt, so bildet er doch immerhin einen bemerkenswerthen Beitrag zur Gewinnung eines solchen.

Wie man ihn in den Kreisen unserer Marine beurtheilt, geht aber am Besten daraus hervor, daß seitdem die in Ostasien stationirten Schiffe soweit thunlich nur Schantung-Kohle brennen. Seine Königliche Hoheit, Prinz Heinrich, mit dem ich die Ehre hatte, eine Unterredung über die Aussichten Schantungs zu führen, gab der Hoffnung Ausdruck, daß in absehbarer Zeit diese Kohle sowohl für die deutsche Kriegs- wie Handelsmarine die in den ostasiatischen Gewässern aus Europa importirte Kohle verdrängen würde. Ueberhaupt beurtheilte Prinz Heinrich die Zukunft Kiautschous sehr günstig; er war vor Allem auch hocherfreut darüber, daß sich in Deutschland für diese neueste deutsche Erwerbung ein so lebhaftes Interesse bemerkbar macht.

Es kommt nun zunächst darauf an, Kohle in ausreichender Menge nach Tsintau zu bringen. Unser Hafen wird dann durch seine Bedeutung bald den alten Hafen von Tschifu vollständig in Schatten stellen, zumal er auch geeignet ist, das gesammte Exportgeschäft in der Provinz an sich zu ziehen. Als voraussichtlich zunächst am meisten in Betracht kommende Ausfuhrartikel möchte ich nennen: Rohseide, Strohgeflechte, sowie Bohnenkuchen für Düngezwecke sowohl wie für Viehfütterung. Namentlich die Fabrikation von Strohgeflechten und Rohseide wird einen gewaltigen Aufschwung nehmen, sobald Transportmittel vorhanden sind, welche die Waaren an die Küste zu bringen vermögen, und sich ein sicheres Absatzgebiet für diese findet. Das Alles

kann indessen nur erreicht werden, wenn eine Eisenbahn quer durch die Provinz gebaut wird.

Es ist aber nicht genug damit gethan, wie auch von anderer Seite sehr richtig bemerkt wird, den Bau einer solchen Eisenbahn für die Zukunft ins Auge zu fassen; es ist vielmehr dringend geboten, nicht allein die Konzession sich sofort zu sichern, sondern auch umgehend mit der Bauausführung zu beginnen. Es giebt kaum ein Volk, welches so sehr an der Gewohnheit hängt, wie die Chinesen. Da nun die Konkurrenz auch in Bezug auf das Eisenbahnwesen in der Provinz Schantung ungemein rührig ist, so ist es von der allergrößten Bedeutung, der Erste zu sein. Wenn der Chinese Gelegenheit bekommt, sich zunächst einer anderen Eisenbahn als der in Kiautschou zu bedienen, dann wird es ungeheuer schwierig werden, ja man möchte beinahe sagen, fast unmöglich sein, hinterher dieser Linie den Verkehr zu nehmen und ihn einer neuen, in unserem deutschen Schutzgebiet mündenden Strecke zuzuführen. Die bisherige Verzögerung bei der Konzessionsertheilung ist meiner Meinung nach der schwerste Fehler, der in Kiautschou gemacht wurde. Man darf indessen annehmen, daß die zuständigen Stellen jetzt genau davon unterrichtet sind, welche Gefahr in einer Verschleppung dieser Angelegenheit liegt, und durch einen schnellen Entschluß die Interessen unserer jungen Kolonie so fördern werden, wie es dringend geboten ist.

Es scheint mir selbstverständlich, daß dasselbe Konsortium, welches die Ausbeutung der Kohlengruben in die Hand nimmt, auch den Betrieb der Eisenbahn leiten muß. Erwünscht dürfte es ferner sein, daß dieses Konsortium, dem ein ungemein reicher Gewinn in Aussicht steht, angehalten wird, gleichzeitig den Ausbau des Hafens von Tsintau zu übernehmen, wozu ihm von Seiten der deutschen Regierung ein Zuschuß zu leisten wäre. Je größer, kapitalkräftiger und dabei unabhängiger dieses Konsortium in Kiautschou

aufzutreten vermag, desto größer und sicherer wird sein Erfolg sein. So erfreulich es ist, daß deutsches Kapital sich überhaupt in erheblichem Maße an der Erschließung Kiautschous zu betheiligen scheint, so sehr muß von vornherein darauf gedrungen werden, daß die Aktionäre ihren in China weilenden Vertretern, welche selbstverständlich mit den dortigen Verhältnissen aus praktischer Erfahrung durchaus vertraut sein müssen, unbeschränkte Vollmacht ertheilen. Der Versuch, vom grünen Tisch in Berlin aus regieren zu wollen, würde hier nur verhängnißvoll werden können. Die Konkurrenz ist sofort bei der Hand, um sich jeden Vortheil zu sichern, den man deutscherseits nicht voll ausnutzen würde.

In dieser Beziehung ist es von großer Bedeutung, daß für die geplanten deutschen Unternehmungen in Schantung der beste Kenner der chinesischen Verhältnisse, besonders der Eisenbahnen, Minen- und Industrie-Verhältnisse Chinas, der Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektor Hildebrand, gewonnen ist. Dieser Herr, welcher bereits seit sieben Jahren in China thätig war und nicht allein das Mandarinen-Chinesisch spricht, sondern auch verschiedene Provinz-Dialekte beherrscht — ein Vortheil, der garnicht hoch genug angeschlagen werden kann —, ist der deutschen Gesandtschaft in Peking attachirt worden. Herr Hildebrand hat bisher im Dienst des Kaisers von China gestanden, der ihn zum Chefingenieur der chinesischen Staatsbahnen ernannt hatte, sowie zum Sekretär des Board of Mines and Works der beiden Hu-Provinzen. Außerdem ist Herr Hildebrand von dem schon früher genannten Vizekönig Tschang zum Berather des chinesischen Generaldirektors der Eisenbahnen gemacht worden. Es dürfte schon daraus sich ergeben, daß seine Kenntnisse und außerordentliche Erfahrung, deren Bedeutung sogar von den Chinesen rückhaltlos anerkannt wird, der deutschen Verwaltung von großem Nutzen sein werden.

In China sieht man in dem Umstand, daß Herr Hildebrand in deutsche Dienste getreten ist, geradezu eine Gewähr für die Zukunft derjenigen Bahnen, an deren Bau man deutscherseits schon in der allernächsten Zeit thatkräftig herantreten wird. Wir dürfen uns nicht damit aufhalten, Leute hinauszuschicken, die erst langwierige Studien zu machen haben; wir müssen uns die Dienste von Männern zu verschaffen wissen, welche lange in China gelebt haben und die örtlichen Verhältnisse, im Besonderen die der Provinz Schantung kennen. Man lernt nicht im Handumdrehen die chinesische Sprache und noch viel weniger die Art, wie man mit den Chinesen umzugehen hat. Kleinliche Sparsamkeit würde recht schlecht angebracht sein; nur wenn wir, wie es die anderen Nationen thun, uns entschließen können, mit großen Zahlen zu rechnen, Viel einzusetzen, werden wir etwas erreichen können, was auf die Dauer von Werth ist.

Die deutsch-asiatische Bank in Tsintau hat bisher nur in beschränktem Maße thätig sein können. Es sind indessen alle Vorbereitungen im Gange, in Zukunft eine umfangreiche Aktion zu entwickeln. Vorläufig sind die Räume der Bank in einem Interims-Bau untergebracht und zwar unter Ueberwindung der denkbar größten Schwierigkeiten. An der Spitze ihrer dortigen Filiale steht ein Deutscher, welcher seit Jahren reiche Erfahrungen in Bezug auf die chinesischen Geschäfts-Verhältnisse erworben hat. Er hat in seinem Bureau den bekannten chinesischen Comprador sowie fünf weitere eingeborene Beamte und der Sitte des Landes gemäß einen ebensolchen Thürhüter angestellt. Vorläufig besteht die Hauptthätigkeit der Beamten im Wechseln von Geld. Das wird natürlich bald anders werden. Es werden in sehr kurzer Zeit voraussichtlich große Ansprüche an die Bank gestellt werden, und diese dürfte in die Lage kommen, sehr plötzlich Entschlüsse in Bezug auf die weittragendsten Fragen fassen zu müssen. Auch hier wieder ergiebt sich, daß

nur eine mit den größten Vollmachten ausgestattete Filiale den Ansprüchen genügen kann. Ihr zukünftiger Einfluß wird außerdem aber auch zu einem nicht unbedeutenden Theil von der Art und Weise abhängen, wie sie zu repräsentiren im Stande ist. Daß in dem Augenblick, wo unsere deutsche Besitzung einer wirthschaftlichen Entwickelung entgegengeht, auch auf dem Gebiet des Bankwesens sich sofort eine sehr erhebliche Konkurrenz geltend machen wird, unterliegt für mich nicht dem geringsten Zweifel.

Es treffen fortwährend in Tsintau Chinesen ein mit der Absicht, an Ort und Stelle sich davon zu überzeugen, ob und in welchem Grade dieser Hafen sich zu einer Niederlassung bereits eignet. Von deutscher Seite sind bisher je eine Firma aus Hongkong und aus Tschifu am Platz vertreten und außerdem noch eine kleinere Hamburger Firma. Daneben haben sich bereits jetzt sehr viele chinesische „Groß-Kaufleute“ hier angesiedelt, wie sie sich mit Vorliebe nennen, wahrscheinlich um anzudeuten, daß bei ihnen „Alles“ zu haben ist. Die deutsche Verwaltung ist in Bezug auf die Versorgung ihrer Truppen vor der Hand auf die bis jetzt hier ansässigen Firmen angewiesen und vergiebt die Lieferungen ohne Rücksicht auf die Nation nach voraufgegangenen Submissions-Ausschreibungen an denjenigen, welcher die niedrigsten Preise fordert. Daß aus dieser Konkurrenz die Chinesen vielfach als Sieger hervorgegangen sind, kann kaum überraschen, wenigstens nicht denjenigen, der die Ueberlegenheit des chinesischen Kaufmanns zu beobachten Gelegenheit gehabt hat.

Uebrigens ist man vernünftiger Weise von vornherein darauf bedacht, aus Tsintau nicht nur eine Geschäftsstadt zu machen, deren Bedürfnissen alles Andere sich unterzuordnen hat, sondern erfreulicher Weise hat man von vornherein einen sehr hübschen Theil, welcher an der sogenannten Klara-Bucht liegt, zum Bau für Wohnhäuser u. s. w. nach

europäischem Stil reservirt. Bei dem sehr guten Klima und der auch landschaftlich schönen Lage Tsintaus darf man sogar erwarten, daß sich, ebenso wie es in Tschifu der Fall ist, Europäer vielfach während der Sommermonate in Tsintau aufhalten werden. Die Aussicht von den Bergen, welche den Ort rings umgeben, namentlich vom Signalberg, sowohl nach der Seeseite wie auch ins Land hinein, ist geradezu herrlich.

So sind denn alle Vorbedingungen da, die aus Kiautschou in absehbarer Zeit eine blühende deutsche Kolonie machen können. Sache der dort sich ansiedelnden Pioniere wie der vom Reich eingesetzten Beamten aber wird es sein, nichts zu verabsäumen, was ihre Entwickelung fördern kann. Ein Beispiel können sie sich an dem rastlosen Schaffen der Russen nehmen, die in dem nördlich gelegenen Port Arthur mit Aufbietung aller Kräfte an der Arbeit sind, sich einen festen Stützpunkt zu schaffen.

Möge es an dieser Stelle gestattet sein, einige Worte über Rußlands Politik in China einzuflechten.

Rußland beschränkt sich keineswegs darauf, wie es bisher die übrigen europäischen Mächte, welche China nur von der Seeseite aus erreichen konnten, zu thun gezwungen waren, durch Handel und Industrie Einfluß zu gewinnen; Rußland vielmehr geht mit einer praktischen Kolonisation vor. Es siedelt an der ganzen mandschurischen Eisenbahn russische Bauern an, welche in ähnlicher Weise eines Tages als Soldaten verwandt werden können, wie die Bauernsoldaten, welche die österreichisch-ungarische Monarchie einst an der Militär-Grenze hatte. So entfaltet Rußland auch äußerlich eine gewaltige Macht im Norden des Landes, während es unaufhaltsam mit den Arbeiten am Eisenbahnbau fortschreitet. Rußland will in vier Jahren seine sibirische Eisenbahn eröffnen. Kann es erst seine Truppen auf dem Schienenstrang in beliebiger Menge und schnellster Folge



Straße in Tsintau.

bis an den Großen Ozean bringen, so ist die Stunde gekommen, wo es auch erfolgreich seine Grenze nach Süden vorzuschieben vermag. Wohin man blickt, sieht man russische Truppensendungen, welche nach Wladiwostok und Port Arthur bestimmt sind. Von Port Arthur ist bereits eine Eisenbahn nach Talien-Wan gebaut worden, welche die Transporte wesentlich erleichtert. In Port Arthur selbst ist vorläufig für die Massen von Truppen, welche die russische Regierung nach China wirft, bei Weitem nicht genügend Raum vorhanden. Es scheint nicht ausgeschlossen, daß bei den fortwährenden Nachschüben, welche trotzdem kommen, sich viele Mißstände ergeben werden. In Tschifu kann man häufig Frauen russischer Offiziere und Unteroffiziere sehen, welche bis dahin mit den regelmäßigen Dampfern, die von Süden kommend nach Tientsin gehen, die Reise gemacht haben und nun auf Gelegenheit zur Ueberfahrt nach dem Garnisonort ihrer Gatten warten.

Auffallend ist angesichts dieser Erfolge, daß der Einfluß Rußlands in Korea neuerdings sehr erheblich abgenommen hat. Wie mir von vertrauenswerther Seite versichert wurde, ist sogar bereits die Filiale der Russisch-Chinesischen Bank dort wieder eingezogen worden. Japan gewinnt zusehends an Macht, während Rußland seine Aufmerksamkeit fast ganz auf Port Arthur beschränkt. Dies ist vielleicht dadurch zu erklären, daß der Ausbau des dortigen Hafens noch sehr viel Geld, Arbeit und Mühe kosten wird. Eine Verzettelung der Kräfte ist aber niemals Sache der russischen Politik gewesen. Sie hat vielmehr stets, was sie unternommen hat, mit solchem Nachdruck angefaßt, daß der Erfolg nicht ausbleiben konnte.

Was übrigens Rußland in Port Arthur schafft, entzieht sich bisher der Kenntniß aller dort nicht Ansässigen. Es ist allerdings ein Freihafen und Jeder kann dorthin, der einen Paß hat; das Merkwürdige ist nur, daß ein solcher Paß nicht zu haben ist.

Uebrigens liegen die Dinge in dem englischen Wei-hai-wei nicht besser; dort darf niemand, selbst wenn er einen Paß hat, landen. Rußland und England bieten beide Alles auf, was in ihren Kräften steht, um zu verhindern, daß irgend Jemand Einblick in die Anlage ihrer Befestigungswerke erhält. Da sind wir Deutschen doch bessere Menschen. Jeder, dem es gelingt, sich einen Platz auf den nach Tsintau laufenden Dampfern zu sichern, kann ungehindert das Land betreten. Ich möchte schon darin eine gewisse Gewähr für das zukünftige Aufblühen unserer Kolonie erblicken.

Zehntes Kapitel.

Im Banne der „Aufgehenden Sonne".

Es giebt kaum eine bessere Vorbereitung für den Besuch Japans, als einen vorherigen Aufenthalt in China. Erst wenn man den vollständigen Verfall mit eigenen Augen gesehen hat, der sich an der Westküste des Gelben Meeres mit unaufhaltsamer Schnelle vollzieht, kann man die gewaltige Kraft recht würdigen, welche es an der Ostküste ermöglicht hat, dem Chaos von Mißwirthschaft, Verderbtheit und Unwissenheit ein Ende zu machen und das Volk einer neuen Kultur entgegenzuführen. Noch ist Japan durchaus kein moderner Staat im europäischen Sinne, und es ist sehr zweifelhaft, ob es je einer werden kann. Die Japaner sind schließlich doch nicht allein räumlich unsere Antipoden, sondern auch in Bezug auf ihre geistige Richtung. Es ist kein Zufall, daß der Japaner z. B. von den Tugenden der Frau so ganz andere Begriffe hat wie wir. Immerhin kann man Japan nicht die Anerkennung versagen, daß es meisterhaft verstanden hat, sich den Geboten modernen Kulturlebens anzupassen und sich damit die Unabhängigkeit zu bewahren, die wir China von Tag zu Tag mehr einbüßen sehen.

Von den Gefahren, die der Selbständigkeit des östlichsten Asiens drohen, kann man sich den richtigen Begriff erst machen, wenn man die Gewässer der chinesischen Süd- und Ostsee durchkreuzt und dort überall die Schiffe Europas gewahrt, das gleichsam nur den günstigen Augenblick erspäht, um sich in den Besitz eines neuen Gebietes am Großen Ozean zu setzen. Es wäre fast zu glauben, daß die Völker der Erde dort einen Seekrieg führen, so vielen Kriegs- und Truppen-Transportschiffen begegnet man. Ganz besonders häufig ist das Erscheinen des liegenden blauen Kreuzes im weißen Felde. Rußland entwickelt eine geradezu fieberhafte Thätigkeit, um nach Port Arthur Truppen zu werfen und dort festen Fuß zu fassen. Von Europa sowohl wie von Wladiwostok treffen dort unablässig neue Transportschiffe ein.

Daß bei einem so gesteigerten Verkehr die Schifffahrt nicht den Kürzesten zieht, liegt auf der Hand. Alle nur erreichbaren Dampfer werden bis zum letzten Zollbreit Raum ausgenutzt, um den deutschen, russischen und englischen Truppen Ausrüstungsmaterial und den nothwendigen Proviant zu bringen. Selbstverständlich steigen bei der vermehrten Nachfrage auch die Frachtraten. Da durch die Erschließung des gewaltigen chinesischen Reiches, welche jetzt unaufhaltsam weitere Fortschritte macht, auch der Bedarf der Chinesen zweifellos sich vergrößern wird, sind die Aussichten, daß die guten Zeiten für die Rhedereien dauern werden, nicht schlecht. Wollen unsere deutschen Gesellschaften sich den Antheil sichern, der ihnen der Bedeutung des deutschen Handels gemäß zukommen würde, so haben sie ihr Augenmerk darauf zu richten, daß nur solche Dampfer für die chinesische Küstenfahrt hierhergesandt werden, welche den dortigen Verhältnissen angemessen eingerichtet sind. Wer schnell zugreift, wird sich ein schönes Arbeitsfeld sichern. Die Verbindung zwischen den einzelnen Häfen entspricht

den Anforderungen keineswegs; sie ist unregelmäßig geworden; Passagiere haben fast immer mit Schwierigkeiten zu kämpfen, wollen sie schnell von einem Punkte zu anderen gelangen.

Die Dinge in Ostasien stehen mitten in der Entwickelung. Was heute richtig scheint, ist es morgen schon nicht mehr. Namentlich in Japan ist der Fortschritt erstaunlich. Theilweise ist er zu schnell gekommen und hat dann Auswüchse gezeitigt, die wenig erfreulich sind und naturgemäß eine Reaktion heraufbeschwören mußten. Aber eben weil die Dinge dort noch keine feste Gestalt angenommen haben, ist die Hoffnung nicht ausgeschlossen, daß manche der heute vorhandenen Schattenseiten mit der Zeit wieder verschwinden.

So ist es uns aufgefallen, als wir nach zweitägiger Fahrt über das Gelbe Meer von Shanghai aus Japan erreichten, daß die früher so viel gerühmte Höflichkeit und Bescheidenheit seiner Bewohner, namentlich bei den Männern der unteren Klasse, verschwunden ist. Marco Polo, der zuerst der Abendwelt Kunde von dem Reiche Zipangu brachte, schilderte vor vierhundert Jahren diese mit den knappen Worten: „Die Japaner haben eine helle Gesichtsfarbe, einen wohlgebildeten Körper und gute Sitten." Soll auch gerne zugegeben werden, daß zu den Zeiten des kühnen Venetianers die Sitten der Welt im Allgemeinen rauher waren, als heute, und ihm deshalb die „guten Sitten" der Japaner besonders auffallen mußten, so möchte ich doch glauben, daß, wenn er heute nochmals in das Land der „Aufgehenden Sonne" käme, er sein Urtheil etwas ändern würde. Ich wenigstens habe gefunden, daß vielfach, um nicht zu sagen allgemein, eine anmaßende, ja allen Fremdlingen gegenüber sogar beleidigende Haltung an die Stelle früherer Bescheidenheit getreten ist und jene können wir schwerlich unter den Begriff der guten Sitten bringen. Hatte schon

die Annahme der westlichen Kultur bei einem großen Theile der Japaner ein Selbstbewußtsein erzeugt, das mit dem Verhältniß des Schülers zu dem immerhin noch unentbehrlichen europäischen Lehrmeister durchaus nicht in Einklang zu bringen war, so hat der glückliche Ausgang des Krieges gegen China dasselbe in einem Maße gesteigert, daß es häufig geradezu unerträglich wird. Es ist daher wohl zu verstehen, daß die in Japan ansässigen Fremden mit großer Besorgniß dem Zeitpunkte entgegensehen, wo sie der Gerichtsbarkeit der Japaner vollständig unterstellt werden sollen.

Im Juli nächsten Jahres wird die Konsular-Jurisdiktion der fremden Mächte in Japan erlöschen. Das Gesetz, welches diese wichtige Neuerung einführt, ist lediglich durch eine wenig angebrachte Nachgiebigkeit Englands zu Stande gekommen. Offenbar glaubte man in London, wenn die britische Regierung als erste zu erkennen geben würde, daß sie bereit sei, dem Wunsche Japans nachkommend, auf die Konsular-Gerichtsbarkeit zu verzichten, könnte sie daraus ein noch weiteres Uebergewicht für den britischen Handel gewinnen. In gewisser Weise ist das vielleicht richtig gewesen. Allein man darf doch nicht vergessen, daß England von jeher namentlich Deutschland gegenüber von den Japanern begünstigt worden ist. Japan dankt Deutschland und besonders Preußen so gut wie Alles; seine trefflich geschulte Armee, seine Industrie, seine Wissenschaft, Alles hat es durch Preußen erhalten. Der Dank dafür war, daß bei den Aufträgen der Regierung wie der Privaten England von jeher in unglaublicher Weise bevorzugt worden ist. Als Deutschland zusammen mit Rußland und Frankreich nach dem chinesischen Kriege Japan ein Halt zurief, war es durchaus nicht die begünstigte Nation in Japan, wie man bei uns so vielfach annahm, und keineswegs erst durch diese Haltung hat es seinen Markt verloren. Richtig ist, daß der nach-

tragende Japaner Deutschland seine Haltung im Jahre 1895 nicht vergessen hat, aber das Volk hatte sich Deutschland gegenüber von jeher so undankbar erwiesen, daß wahrlich Ursache genug vorhanden war, Japan einmal eine kleine Lektion zu ertheilen. Zweifellos ist heute England das bevorzugte Land, wohin Japan den größten Theil seiner Aufträge gehen läßt; aber es ist es, wie wiederholt werden muß, keineswegs erst nach 1895 geworden, und deshalb war auch kein zwingender Grund für Großbritannien vorhanden, in seinem Liebeswerben um die Huld Japans so weit zu gehen, daß es den Verzicht auf eine Institution zusagte, die sich bisher als ebenso nothwendig wie vortheilhaft erwiesen hat. Nachdem aber das am meisten interessirte Großbritannien den wahrscheinlich recht verhängnißvollen Schritt freiwillig gethan hatte, war ein Zurückbleiben der übrigen Mächte kaum mehr durchzuführen. Zu leiden werden in Zukunft die Engländer unter der neuen Ordnung der Dinge wahrscheinlich noch mehr haben, als die anderen Mächte, eben weil ihre Interessen die größten sind. Im Jahre 1896 waren Großbritannien und seine Kolonieen an dem im Ganzen 171,67 Millionen Yen betragenden Einfuhrhandel mit 90,55 Millionen oder 53 Prozent betheiligt, während als nächste europäische Macht Deutschland mit nur 17,08 Millionen, also dem zehnten Theil der Gesammt-Einfuhr folgte, worauf unmittelbar die Vereinigten Staaten mit 16,37 Millionen Yen kamen. Uebrigens kann konstatirt werden, daß der deutsche Einfuhrhandel in Japan während der letzten fünf Jahre etwas stärker als der britische angewachsen ist. Seine Zunahme belief sich seit 1892 auf 170 Prozent, während in derselben Zeit die Gesammteinfuhr Japans um 140 Prozent gestiegen ist. Der amtlichen Statistik entnehme ich ferner, daß der Verkehr deutscher Schiffe besonders stark gewachsen ist; an der Ein- und Ausfuhr war die deutsche Rhederei 1892 mit 17,48 Millionen Yen und 1896 mit

38,70 Millionen Yen betheiligt, sie ist also um 115 Prozent gestiegen, während die englische Rhederei, die im letzten Jahre für 162,08 Millionen Waaren von und nach Japan befördert hat, seit 1891 nur um 73 Prozent zugenommen hat. Für die Rührigkeit unserer deutschen Kaufleute legt das Angesichts der im Allgemeinen für die Deutschen ungünstigen Verhältnisse jedenfalls einen erfreulichen Beweis ab.

Von sehr erheblichem Nutzen für die deutschen Unternehmungen in Japan könnte eine große deutsche Bank werden. Es ist eigentlich auffallend, daß Angesichts des großen Antheils, den Deutschland an dem Handel und Verkehr in Japan hat, dort noch kein solches Institut besteht. Die deutschen Geschäftsleute beklagen sein Fehlen sehr; es würde auch indirekt viel dazu beitragen, das Ansehen der deutschen Kolonie zu heben. Bei den zum Theil sehr erfreulichen Ergebnissen, die deutsche Banken im Auslande gehabt haben und die vor Allem die Deutsch-asiatische Bank in China aufzuweisen hat, scheint es mir dringend geboten zu sein, daß unsere Hochfinanz ihr Augenmerk auch auf Japan richtet und dort so bald wie möglich eine kapitalkräftige Bank errichtet, deren Leiter mit möglichst großen Vollmachten auszustatten wären.

Eine sehr bedeutende Förderung haben übrigens in den letzten Jahren die deutschen Interessen auch durch die Vertreter des Reiches gefunden. Neben dem deutschen Gesandten, der wiederholt Gelegenheit fand, sich ihrer in nachdrücklicher Weise anzunehmen, hat namentlich auch der deutsche Konsul in Yokohama durch sein gerechtes, aber sehr kraftvolles Auftreten dem deutschen Ansehen viel genützt.

Ob die Konsuln auch unter den veränderten Verhältnissen vom nächsten Jahr ab dazu in dem bisherigen Maße in der Lage sein werden, bleibt abzuwarten. Wie noth-

wendig das Institut der Konsulargerichtsbarkeit in Japan gewesen ist, kann man allerdings vom grünen Tisch europäischer Verwaltungen nicht erkennen. Dort hat man nur Augen für das kräftige Aufblühen des wirthschaftlichen Lebens im Lande und wenn gelegentlich von der erbitterten Stimmung der übrigen ostasiatischen Staaten gegen Japan die Rede war, so hat man geglaubt, diese der Eifersucht zuschreiben zu müssen, die aus den rivalisirenden Handelsinteressen erwuchs. Und doch ist es eine unumstößliche Thatsache, daß das rastlos fortschreitende Japan in einem sehr wichtigen Punkte sich z. B. dem so hilflosen China nicht an die Seite zu stellen vermag, ich meine in der Qualität seines Handelsstandes. Gerade in China zeichnet sich der Kaufmann durch unbedingte Treue und Ehrlichkeit von den meist höchst verderbten Beamten und oberen Klassen aus. Wer einem Chinesen Waaren liefert, kann sicher sein, daß er zu seinem Gelde kommt und sollte ihm der Chinese selbst den letzten Heller zu geben haben. Ganz anders in Japan. Der Feudaladel hat dort von jeher mit der größten Verachtung auf den Kaufmann herabgeschaut. Dieser war ein sozialer Paria; er stand noch unter dem Handwerker und Bauern. Es darf unter solchen Umständen nicht überraschen, wenn dem japanischen Kaufmann der Begriff der Selbstachtung vollständig fehlte und er mit Recht in den Ruf kam, gewissenlos zu sein. Selbstverständlich konnte sich hier ein Wandel nicht plötzlich vollziehen. Es war nur zu berechtigt, daß die europäischen Kaufleute sich gegen die japanischen, denen Treu und Glauben abging, zu sichern suchten. Daß die ergriffenen Maßregeln von den Japanern um so peinlicher empfunden wurden, je mehr sich im eingeborenen Handelsstande eine Wandlung vollzog und je mehr ehrenhafte Männer ihre Kräfte in seinen Dienst stellten, liegt auf der Hand. Aber so sehr auch der japanische Handelsstand gestiegen sein mag, verdient er doch als ganzer

heute noch bei Weitem nicht das Vertrauen, das wir unseren Handelsherren mit Recht entgegenzubringen gewohnt sind und das auch zum Beispiel dem chinesischen Kaufmanne gegenüber angebracht erscheint.

Es ist eine ganz regelmäßige Erscheinung, daß der Japaner beim europäischen oder amerikanischen Importeur große Bestellungen macht. Kommt die Waare dann an, so denkt er gar nicht daran, sie abzunehmen. Irgend welche Ausstellungen werden gemacht; ob sie berechtigt oder — was eigentlich stets der Fall ist — unberechtigt sind, ist ihm ganz gleichgiltig. Es handelt sich nur darum, vorläufig die Annahme zu verweigern. Der Japaner rechnet dabei darauf, daß entweder der Importeur ihm einen Nachlaß bewilligt, oder daß die Waare zur Auktion gebracht wird, und er sie dabei durch einen Mittelsmann billiger erstehen kann. Es ist daher die allergrößte Vorsicht geboten. Direkte Geschäfte von Europa aus mit japanischen Firmen zu machen, ist durchaus zu vermeiden; es mag einmal gut gehen, zehnmal aber geht es schief; die Waare ist einfach rettungslos verloren. Nur der mit den Markt- und Kreditverhältnissen an Ort und Stelle ganz genau vertraute Importeur ist überhaupt in der Lage, dauernd in Japan mit Profit zu arbeiten.

Und auch dieser ist im Verkehr mit den Japanern gar mancher Schwierigkeit, ja auch mancher Gefahr ausgesetzt. Wird ein europäischer Importeur gegen japanische Kaufleute klagbar, so ist der Ausgang höchst zweifelhaft. Die japanischen Gerichtshöfe mögen sehr gut sein, die Thatsache läßt sich indessen kaum ableugnen, daß Streitsachen zwischen Eingeborenen und Ausländern fast stets zu Gunsten der Ersteren entschieden werden. Und selbst wenn einem Ausländer das Recht augenscheinlich zur Seite steht, und der japanische Gerichtshof nicht umhin kann, die Klage zu seinen Gunsten zu entscheiden, so ist damit noch lange nicht gesagt,

daß er nun auch wirklich zu seinem Geld kommt. Es ist in Japan ungeheuer leicht, Besitzthum auf Andere zu übertragen, wenn es auch nur zum Schein geschieht, oder die Firma zu ändern und dergleichen Winkelzüge mehr zu machen, um seinen Verbindlichkeiten aus dem Wege zu gehen. Zu was für Mitteln der Japaner hierbei seine Zuflucht nimmt, mag durch ein Beispiel erläutert werden. Mir ist ein Fall bekannt geworden, wo ein japanischer Kaufmann, der zur Bezahlung einer größeren Bestellung an einen deutschen Lieferanten verurtheilt wurde, seine sämmtlichen Konkurrenten zusammen rief und einen Beschluß bei ihnen durchsetzte, durch den ein allgemeiner Boykott gegen die klagende Firma ausgesprochen wurde. Letztere konnte froh sein, als dieser endlich wieder aufgehoben wurde; von ihrem Gelde hat sie natürlicher Weise Nichts zu sehen bekommen.

Unter solchen Umständen scheinen die Bedenken derer nicht unberechtigt zu sein, welche erklären, daß Japan für die Aufhebung der Konsulargerichtsbarkeit heute noch nicht reif ist. Es kann daher nicht überraschen, wenn die in Japan ansässigen Europäer der Zukunft mit einigem Bangen entgegen sehen, zumal auch die allgemeinen Verhältnisse im Lande viel zu wünschen übrig lassen.

In Folge übermäßiger Spekulationen befindet sich Japan mitten in einer großen, gefährlichen Krisis. Regierung wie Geschäftswelt haben sich in jeder Weise übernommen. Die großen Summen der chinesischen Kriegsschuld, die in den letzten Jahren ins Land geflossen sind, haben einen Anreiz zu Spekulationen gegeben, die jeder Beschreibung spotten. Man meinte offenbar, daß die Kriegsentschädigung niemals ein Ende nehmen würde, so viel Bestellungen hat man gemacht, so viel Subventionen mit vollen Händen ausgestreut. Maß und Ziel sind dabei so weit außer Acht gelassen, daß schon jetzt im Budget des Staates 200 Millionen Yen, also

400 Millionen Mark fehlen. Woher man diese Summe nehmen soll, um allen Verpflichtungen gerecht zu werden, das weiß kein Mensch. Selbst die Beschaffung von 30 Millionen Yen durch den in Aussicht genommenen Rückkauf der Kriegsanleihe bedeutet da nur einen Tropfen auf den heißen Stein. Dabei greift die Krisis immer weiter um sich. Handel und Industrie liegen darnieder. Viele Fabriken haben den Betrieb einstellen müssen; in anderen, deren Eröffnung geplant war, sind nicht einmal mehr die bestellten Maschinen zur Aufstellung gelangt; dritte, im Bau unvollendete, gehen völligem Verfall entgegen. Die Speicher sind gefüllt, ohne daß Aussicht auf baldigen Absatz der fertigen Waaren vorhanden wäre. Den Banken fehlt es an den nöthigen Baarmitteln. Kreditkündigungen sind an der Tagesordnung. Bei vielen Bestellungen, die von den Industriellen Europas und Amerikas bereits an den Exporteur abgeliefert sind, ist an eine Abnahme kaum zu denken. Dabei ist das Leben in Japan in den letzten Jahren erheblich theurer geworden; namentlich die Preise für das Volksnahrungsmittel, den Reis, sind drückend. Die Einführung großer Industrieen hat die Bedürfnisse des Volkes erheblich gesteigert. Ist das an sich zweifellos eine nur mit Freuden zu begrüßende Thatsache, so wird sie doch in dem Augenblick bedenklich, wo die Mittel fehlen, um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Man hat es mit einer schweren Krisis zu thun, die an das Mark des Volkes greift. Das Land wird jetzt zu zeigen haben, wie weit es ihr zu widerstehen im Stande ist. Gelingt es ihm auch wirklich, die Gefahren, die solche allgemeine Wirthschaftskrisen für das Leben des Staates und des Volkes mit sich zu bringen pflegen, zu überstehen, so wird Japan noch auf viele, viele Jahre hinaus genug zu thun haben, seine Verhältnisse so zu kräftigen und zu stärken, daß eine Wiederholung ausgeschlossen ist.

Meiner Ansicht nach kann schon aus diesem Grunde von einer Konkurrenz der Japaner auf dem Weltmarkt, die uns vielfach als drohendes Schreckgespenst an die Wand gemalt worden ist, gar nicht die Rede sein. Es ist möglich, daß mit der Zeit die Industrie Japans auf dem einen oder anderen Gebiete sich zu solcher Blüthe aufschwingt, daß sie mit Erfolg Produkte, die jetzt in Europa hergestellt werden, dorthin ausführen kann. Immer kann es sich da aber nur um verschwindend geringe Mengen handeln. Im Großen und Ganzen ist Japan viel zu klein, um dem alten Europa oder den Vereinigten Staaten eine fühlbare Konkurrenz machen zu können. Ich möchte glauben, daß in dieser Hinsicht mit der Zeit viel mehr von China zu fürchten sein wird. Sind erst die ungeheueren Menschenmassen, die das Reich der Mitte bevölkern, an den Betrieb von Fabriken gewöhnt, so ist die Gefahr, daß die dortige Industrie Einfluß auf die wirthschaftliche Gestaltung der Dinge in Europa ausüben wird, viel größer. Aber auch hier ist wenigstens in absehbarer Zeit nichts zu besorgen. Vorläufig haben sowohl Japan wie China mit schweren Krisen zu rechnen, und es scheint mir sogar recht wahrscheinlich, daß ernste innere Unruhen beiden Ländern schon in der allernächsten Zeit nicht erspart bleiben werden. In China dürften sie von den Mandarinen angezettelt werden, die sich der Erschließung des Landes durch die Eisenbahnen mit allen nur denkbaren Mitteln entgegenstemmen; in Japan werden die Theuerung und die erbitterten Kämpfe, die der Parlamentarismus dem Lande bescheert hat, ihre Ursache sein.

Die Unzufriedenheit mit den bestehenden Verhältnissen ist allgemein und groß. Je weiter die Steuern hinaufgeschraubt werden — die Erhöhung aber ist eine Nothwendigkeit —, desto mehr wird sie wachsen. Die europäische Kultur ist nur sehr oberflächlich und ein äußerer Firniß, der vieles Faule überdeckt. Es wäre ja auch zu wunderbar gewesen,

hätte es, wie man uns vor zwei Jahrzehnten hat glauben machen wollen, anders kommen sollen. Die Kultur Europas hat noch nirgendwo festen Fuß fassen können, wo ihr nicht der Boden geboten wird, auf dem sie sich hat entwickeln können — das Christenthum. Krasser Aberglaube und seichte Oberflächlichkeit, wie sie überall da zu finden sind, wo Buddhismus und Schintoismus herrschen, sind nicht dazu angethan, einer hohen Kultur zu wirklichem, innerem Siege zu verhelfen. Schon die Thatsache, daß man überall den europäischen Lehrern und Instrukteuren den Stuhl vor die Thür stellt und sich in lächerlicher Ueberhebung für fähig hält, Alles besser machen zu können als jene, beweist, daß Vieles nur recht oberflächlich begriffen und verstanden ist. Die Folgen der gegen die Ausländer ostentativ von einem Theil der Bevölkerung zur Schau getragenen Nichtachtung und der immer weiter um sich greifende Fremdenhaß werden sich noch sehr empfindlich bemerkbar machen; theilweise rächen sie sich schon heute in unverkennbarer Weise. Die Anfeindung der Ausländer wird es voraussichtlich auch zu hintertreiben wissen, daß der Plan, dem preußischen General Meckel, dem ernste militärische Kreise mit Recht allein die über China errungenen Siege zuschreiben, ein wohlverdientes Denkmal zu errichten, ausgeführt wird.

Uebrigens darf man bei Beurtheilung des Fremdenhasses nicht ganz übersehen, daß die Europäer es der japanischen Regierung nicht immer ganz leicht machen, eine europafreundliche Haltung einzunehmen. Die große Politik der Weltmächte bereitet ihr gar manche Stunde der Sorge. Wie mir eine sehr hochgestellte Persönlichkeit aus dem kaiserlichen Hause erklärte, versteht man es in Japan namentlich nicht, daß die europäischen Mächte den Vereinigten Staaten von Amerika gestatteten, sich im Stillen Ozean festzusetzen, daß man ihnen auf Hawaii freie Hand gegeben und anscheinend nun auch die Philippinen überlassen wolle. Japan

würde dadurch mehr und mehr nur ein Pufferstaat zwischen der großen Republik an der Ostküste des Stillen Ozeans und dem chinesischen Reiche. Es ist bekannt, daß Japan auf beide Inselgruppen selbst schon lange ein Auge geworfen hatte und in ihnen die nächsten Stationen erblickte, die es erwerben mußte, um in die Reihe der Großstaaten einzutreten. Man wird unter diesen Umständen das Gefühl der Verbitterung verstehen können, welches sich an maßgebenden Stellen in Japan angesichts des amerikanischen Vorgehens bemerkbar macht. Indessen dürfen die zivilisirten Mächte doch auch wieder nicht außer Acht lassen, daß es im höchsten Grade fraglich sein würde, ob Japan im Stande wäre, den Aufgaben auf jenen Inselgruppen gerecht zu werden, die im Interesse des Wirthschaftslebens der großen Industriestaaten baldigst gelöst werden müssen. Die Erfahrungen, die auf Formosa gemacht sind, sprechen jedenfalls nicht dafür. Formosa kostet bereits heute den Japanern sehr bedeutende Summen, dabei ist aber noch nicht abzusehen, wann dort der Frieden einkehren wird; ja, ich habe fast den Eindruck gewonnen, als wäre man in Japan recht froh, wenn man sich der Last Formosas auf irgend welche Art und Weise wieder entledigen könnte. Dagegen scheint man den Wunsch zu hegen, Korea sobald wie möglich dem japanischen Reiche einzuverleiben. Aeußerlich ist Rußland, wie ich bereits bei einer anderen Gelegenheit bemerkt habe, anscheinend gewillt, Japan in Korea den Vorrang zu lassen; indessen möchte ich doch glauben, daß, sobald Rußland seine Stellung in Port Arthur vollständig befestigt hat, die Dinge in Korea abermals einer Wandlung entgegengehen werden, und auch dort wieder Rußland seinen ganzen Einfluß zur Geltung bringen wird. Daß Japan aber diesem nicht gewachsen ist, braucht kaum erwähnt zu werden.

Während so Japan sein Augenmerk auf eine Vergrößerung des Reiches richtet, die es dem Auslande gegen-

über stärken soll, wird seine Regierung schon in Kurzem zu zeigen haben, wie weit sie ihre Stellung im Innern gefestigt hat, um überhaupt mit Erfolg auswärtige Politik machen zu können. Wie man mir versicherte, sind die alten Geschlechter eifrig an der Arbeit, eine politische Reaktion herbeizuführen, durch welche sie allein hoffen, ihre alte Machtstellung wieder zu erringen. Es wird jedenfalls sehr bedeutenden Kraftaufwandes bedürfen, um diese Bewegung rechtzeitig zu ersticken, und es ist immerhin fraglich, ob das ganz ohne fremde — wenn auch nicht Hülfe — so doch moralische Unterstützung möglich sein wird. In der Stunde der Gefahr wird sich vielleicht Japan wieder dessen erinnern, was es dem Auslande zu danken hat. Es wäre übrigens ungerecht, wollte ich verschweigen, daß auch heute ein kleiner Theil der Japaner sich genügend unparteiische Urtheilskraft erhalten hat, um einzusehen, was in ihrem Lande der Einfluß der Fremden thatsächlich zu Wege gebracht hat.

Soweit ich die Dinge übersehen kann, scheint diese kleine Partei erfreulicher Weise am Mikado selbst einen festen Rückhalt zu haben. Der Kaiser von Japan ist überhaupt eifrig um das Wohl seines Landes bemüht. Er greift häufig persönlich ein und macht von den Rechten, die ihm die Verfassung gegeben hat, umfangreichen Gebrauch. Die frühere Abgeschiedenheit ist längst aufgegeben; der Mikado läßt sich vielfach öffentlich sehen. Recht störend ist es leider, daß er, der eine chinesische Erziehung erhalten hat, keine einzige fremde Sprache versteht und auch die Versuche, Französisch zu lernen, wieder eingestellt hat.

Die Hauptstütze des Kaisers von Japan ist natürlich sein Heer. Die vielen kleinen Feudalheere, die früher vollständig unabhängig von einander waren, sind jetzt fest zu einer einheitlichen Armee zusammengefügt. Schon aus diesem Grunde allein sind die Truppen des Mikado nicht allein allen anderen asiatischen weit überlegen, sondern

bieten auch im Falle innerer Unruhen eine Gewähr für die Aufrechterhaltung der kaiserlichen Centralgewalt.

Durch die Liebenswürdigkeit des japanischen Kriegsministers, dem wir durch den bekannten preußischen General Meckel empfohlen waren, der als Begründer des japanischen Heeres hoch geehrt wird, hatten wir Gelegenheit, auf das Eingehendste die militärischen Einrichtungen zu besichtigen. Der japanische General stellte uns seinen Adjutanten, einen Hauptmann vom Generalstabe, zur Verfügung, welcher in liebenswürdigster Weise uns mehrere Tage lang herumführte.

Zuerst wurde die Kriegsschule gezeigt, in der etwa 100 Zöglinge nach preußischen Grundsätzen zu Offizieren herangebildet werden. Das Gebäude besteht aus einem einstöckigen Backsteinbau, was besonders hervorzuheben ist, da fast alle Häuser in Japan aus Holz errichtet sind, wegen der sehr stark und häufig auftretenden Erdbeben. Wir wohnten mehreren Unterrichtsstunden bei, erstens der Taktik, wobei eine praktische Aufgabe nach dem Plane der Lehrer durchgesprochen wurde, sodann dem Unterricht im Englischen. Die englische Sprache ist nämlich als zweite Staatssprache offiziell eingeführt und wird auf sämmtlichen Schulen gelehrt, auch von vielen Japanern gesprochen. Außer dem Englischen treibt man besonders noch Deutsch, wenigstens auf der Kriegsschule, wo ein geborener Deutscher als Lehrer angestellt ist. Die japanischen Offiziere studiren mit Vorliebe die deutsche Sprache, besonders das Generalstabswerk vom Kriege 1870/71. Eine große Anzahl beherrscht übrigens infolge mehrjährigen Aufenthalts in Deutschland unsere Sprache vollkommen.

Von der Thätigkeit dieser in Deutschland ausgebildeten Offiziere während des japanisch-chinesischen Krieges hörten wir nur Rühmenswerthes, und allgemein wurde anerkannt, daß die mit großen Kosten verbundenen Kommandos der

japanischen Offiziere nach Deutschland sich als sehr vortheilhaft erwiesen hätten.

Nach dem Muster des deutschen Generalstabswerks vom Kriege 1870/71 wird jetzt in Japan ein Buch über den chinesisch-japanischen Krieg ausgearbeitet. Der erste Band dieses Werkes ist bereits erschienen, allerdings nur in japanischer Sprache. Es scheint wünschenswerth, daß möglichst bald eine deutsche Uebersetzung fertig gestellt wird.

Von der Kriegsschule gingen wir in die Kavalleriekaserne, welche aus mehreren aus Holz aufgeführten niedrigen Gebäuden besteht. Das Pferdematerial scheint mir weder das beste noch das gleichmäßigste zu sein. Der japanische Pferdeschlag ist von Hause aus ponyartig, zum Kriegsdienst deshalb wenig geeignet. Man hat darum versucht, die Race durch Einführung von australischen, englischen, auch ungarischen und deutschen Pferden zu veredeln und für den Dienst in der Truppe brauchbar zu machen, bisher allerdings ohne Erfolg.

Was das Reiten selbst anbetrifft, so ist der Japaner von Hause aus kein geborener Kavallerist. Sein gebirgiges, schluchtenreiches, bewaldetes Vaterland erschwert die Verwendung des Pferdes zum Reiten auf längere Strecken sehr. Demgemäß steht auch die kavalleristische Ausbildung auf keiner zu hohen Stufe. Nach unseren Begriffen hatten die wenigsten der Reiter, welche wir sahen, ihre Pferde wirklich in der Hand. Sie stürmten ohne Zügelanlehnung dahin, und wir hatten nicht das Bewußtsein, daß der Mann sein Pferd beherrschte. Es erscheint uns daher doch etwas zweifelhaft, ob die japanische Reiterei vollwerthigen Gegnern gegenüber allen Anforderungen gewachsen ist und ob sie insbesondere den schwierigen Aufklärungsdienst genügend wird versehen können. Als Bravourstück wurde uns zum Schluß das Herüberreiten über eine Hindernißbahn gezeigt, welches alles Lob verdiente. Bemerkenswerth ist die Reinlichkeit und

Ordnung in den Mannschaftsstuben sowohl, wie auch in den Ställen. Streu im Stalle ist dem Japaner und Chinesen unbekannt. Die Pferde stehen auf blanker Holzdiele, welche durch reichlichen Gebrauch von Wasser sauber gehalten wird. Die Pferde sind auch nicht befestigt, sondern laufen in ihrem Stand, welcher nach der Stallgasse durch einen vorgelegten Lattirbaum abgeschlossen ist, frei herum.

Am nächsten Tage wurden wir frühmorgens durch unseren liebenswürdigen Begleiter nach dem Exerzirplatze abgeholt, damit wir dem Infanterieexerziren beiwohnen könnten.

Der Exerzirplatz selbst ist klein, für die Ausbildung von Infanterie aber ausreichend. Er hat etwa 800 m Länge und 600 m Breite. Die Mannschaften waren mit weißem Tropenanzug bekleidet und machten mit ihren nach preußischem Schnitt geformten Mützen einen sehr vortheilhaften Eindruck. Sie sind unter Mittelgröße, nach unseren Begriffen, aber untersetzt und kräftig. Wir sahen zuerst das Exerziren eines Friedensbataillons. Es wurde uns das geschlossene Exerziren, darauf ein Gefecht mit Platzpatronen gezeigt. Es ist über Beides nicht viel zu sagen, da die Form und die Art und Weise der Ausführung fast vollständig dem deutschen System entspricht. Jedenfalls möchte ich aber die Feuerdisziplin hervorheben, welche während des Exerzirens herrschte und welche mir bisher in dieser Weise bei keiner anderen fremden Armee so vortheilhaft aufgefallen ist. Es sei auch erwähnt, daß die Hauptleute im Frieden zu Fuß Dienst thun und nur für den Kriegsfall beritten gemacht werden. Zum zweiten wurde uns ein kriegsstarkes Bataillon vorgeführt, welches aus Leuten mehrerer Regimenter zusammengesetzt war. Zum Schluß wurden die Offiziere zur Kritik versammelt, und der anwesende japanische Brigadegeneral forderte uns auf, unser Urtheil über das Gesehene abzugeben. Wenn wir ihn unseres herzlichsten Dankes

versicherten und aussprachen, daß die japanische Infanterie vollkommen auf derselben Höhe wie die europäische stehe, so entsprach dies nach unseren Beobachtungen durchaus der Wahrheit. Die geschlossenen Bewegungen wurden so exakt ausgeführt, die Exerzirdisziplin des einzelnen Mannes war so ausgezeichnet, wie man es nur bei einem wirklich gründlich ausgebildeten Bataillon sehen kann. Im Gefecht machte sich allerdings eine Art Schema bemerkbar und eine gewisse Schwerfälligkeit in den Bewegungen der Schützenlinien. Man scheint auch hier das schwierige Problem, den Mann für das Gefecht frei von den ihm durch das geschlossene Exerziren anerzogenen Gewohnheiten zu machen, noch nicht ganz gelöst zu haben. Trotz dieser kleinen Mängel aber ist die japanische Infanterie ein Faktor, mit dem unbedingt gerechnet werden muß, wenn es einst im fernen Osten zu einem kriegerischen Zusammenstoß kommt. Der Japaner ist von Haus aus der geborene Soldat. Er ist durch die Jahrhunderte langen inneren Kämpfe an Disziplin, Ausdauer und Tapferkeit gewöhnt, und er überträgt die Eigenschaft in vollem Maße auf die modernen Verhältnisse. Ob und inwieweit das Offizierkorps auf der Höhe steht, welche ein moderner Krieg verlangt, darüber zu urtheilen habe ich keine Gelegenheit gehabt.

Leider war es uns versagt, die Artillerie zu sehen, welche zum Theil aus fahrenden Feldbatterien, zum Theil aus Gebirgsbatterien besteht. Die Japaner sind aber auf die Leistungen ihrer Feldartillerie sehr stolz. Ganz besonderen Werth legen sie darauf, sich auch in waffentechnischer Hinsicht völlig unabhängig vom Auslande zu machen. Wie mir wiederholt versichert wurde, glauben die Japaner, die beabsichtigte Neubewaffnung ihrer Feldartillerie mit modernen Schnellfeuergeschützen ohne Zuhülfenahme der ausländischen Industrie durchführen zu können. Von anderen Seiten wurde dies allerdings bezweifelt. Mit großer Genug-

thuung hörten wir, daß bei den umfangreichen Versuchen mit neuen Feldgeschützen die von Krupp vorgeführten Modelle sich den übrigen fremden, besonders französischen Versuchsgeschützen nach jeder Richtung hin überlegen gezeigt hätten. Vielfach wurde uns die Ansicht ausgesprochen, daß Japan bei Erledigung einer so wichtigen Frage, wie es die Neubewaffnung der Feldartillerie ist, nichts Besseres thun könne, als die Dienste Krupps in Anspruch zu nehmen. Allseitig wurde indessen erklärt, daß die einfache Annahme solcher Schnellfeuergeschütze, wie sie in Europa zur Einführung gelangen, für Japan nicht möglich sei, einmal mit Rücksicht auf den gebirgigen Charakter des Landes, ferner aber auch wegen des leichten Pferdeschlags. Die Japaner brauchen eben ein besonders leichtes Feldgeschütz.

Nachdem wir bei glühender Sonnenhitze die Aufgabe des Tages erledigt hatten, wurden wir von dem Kommandeur des 1. Regiments in das Offizierkasino geladen, welches nahe bei dem Exerzirplatze in der Kaserne gelegen ist. Dasselbe ist sehr einfach in einem aus Holz gebauten Hause untergebracht und hat nur das nothwendigste Mobiliar. Bemerkenswerth ist, daß das gesammte Offizierkorps, einschließlich der verheiratheten Herren, gezwungen ist, dort die Mahlzeiten einzunehmen. Wir wurden mit japanischem Bier und — Kuchen bewirthet. Da wir wegen der frühen Morgenstunde in unserem Hotel noch nichts zu essen oder zu trinken bekommen hatten, entsprach dieses erste Frühstück nicht ganz unserem Geschmack. Wollten wir aber unsere freundlichen Wirthe nicht beleidigen, so mußten wir gute Miene zum bösen Spiel und uns über die braunen Kuchen hermachen, welche unter anderen Umständen vielleicht ganz gut gemundet hätten. Als wir schüchtern andeuteten, daß wir vorher noch nichts zu uns genommen hätten, wurden uns nach einiger Zeit große Stücke Brot vorgesetzt und dazu aus Deutschland stammende Butter in einer Blech-

büchse. Uns schien diese Bewirthung ein Zeichen zu sein, daß, so liebenswürdig es gemeint war, das japanische Offizierkorps gewöhnlich nicht auf europäische Art seine Mahlzeiten einnimmt, wenn es auch auf Stühlen und an Tischen sitzt.

Auf einer ähnlichen Höhe wie das Heerwesen stehen in Japan die Eisenbahnen. Da sie zum Theil großen strategischen Werth besitzen und neuerdings stets unter solchen Gesichtspunkten ausgebaut werden, sind sie für die Landesvertheidigung von erheblicher Bedeutung. In welchem Maße auch bei der Volksvertretung für die militärischen Aufgaben der Eisenbahnen Verständniß zu finden ist, wird trefflich durch einen Beschluß des japanischen Kongresses illustrirt, welcher im Jahre 1892, als die Regierung zum Bau strategischer Linien einen Kredit von 36 Millionen Yen in neun Jahresraten verlangte, 60 Millionen Yen in zwölf Jahresraten bewilligte.

Es giebt in Japan sowohl Staats- wie Privatbahnen. Die erste Bahn, die im Lande angelegt wurde, ist vom Staat gebaut worden; es ist dieses die Linie Tokio—Yokohama, welche im Jahre 1872 entstand. Zehn Jahre lang nahm dann die Regierung allein das Recht in Anspruch, die Städte des Landes durch Schienenstränge mit einander zu verbinden. Seitdem ist dem Privatunternehmerthum der weiteste Spielraum gewährt worden, und es betheiligt sich an der Erschließung des Landes durch Eisenbahnen in der regsten Art und Weise. Erst neuerdings hat auch der Staat wieder in größerem Umfange den Bau neuer Linien in die Hand genommen.

Nicht weniger als 33 Privatgesellschaften bestehen heute, von denen die meisten schon ganz ansehnliche Strecken in Betrieb haben, andere neue Strecken (im Ganzen 698 englische Meilen) bauen. Am 31. März 1897 (soweit liegen die amtlichen Berichte vor) waren im Ganzen 2501 eng-

lische Meilen Eisenbahnen in Betrieb und weitere 3034 Meilen in Vorbereitung, wovon auf die Staatsverwaltung 632 resp. 871 Meilen kommen. Seitdem dürfte die Länge der in Betrieb genommenen Linien auf 2900 englische Meilen angewachsen sein.

Das in den Staatsbahnen angelegte Kapital beläuft sich auf 48,98 Millionen Yen, das Gesammtkapital der Privat-Eisenbahngesellschaften auf 160,42 Millionen Yen, wovon im Ganzen 86,73 Millionen Yen bereits für vorhandene Bahnen ausgegeben sind. Ob bei der augenblicklich herrschenden Geldknappheit in Folge der allgemeinen Krisis die Neu- und Erweiterungsbauten, die in Aussicht genommen sind, auf baldige Fortschritte rechnen dürfen, erscheint mir allerdings zweifelhaft. Besonders hindernd fällt für die fast überall nothwendige Erweiterung des Betriebes der Umstand in die Wage, daß derselbe von Anfang an nur auf ein einziges Geleise zugeschnitten ist. Das zweite Geleise kann jetzt nur unter recht schwierigen Verhältnissen gelegt werden und nimmt überall sehr erhebliche Kosten in Anspruch. Es fehlt am nöthigen Grund und Boden für die Verbreiterung des Bahnkörpers; Brücken, Tunnels u. s. w. müssen vergrößert werden, um den gesteigerten Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden. Bisher ist nur die Strecke Yokohama—Tokio zweigeleisig, und beim zweiten Gleise der Linie Kobe—Kioto fehlt nur noch eine Brückenerweiterung.

Ein weiterer Mißstand im japanischen Eisenbahnwesen ist der Mangel an Einheitlichkeit im Betrieb. Die einzelnen Gesellschaften haben keine Fühlung unter einander; sie befehden sich nach ganzen Kräften. Durchgehende Wagen giebt es nicht. Passagiere und Güter müssen fortwährend die Wagen wechseln. Um hier gründlichen Wandel zu schaffen, wird es eines sehr energischen Eingreifens Seitens des Staates bedürfen. Den Anfang müßte vielleicht eine Fahrplan-Kommission machen, die Einheitlichkeit in den Verkehr

bringt. Heute ändert jede einzelne Gesellschaft die Fahrzeiten ganz nach eigenem Belieben ab, so daß der Passagier häufig lange auf Anschluß warten muß. Bisher haben nur drei Gesellschaften eine Art von Kartell unter sich. Es sind dies die nördliche Bahn (Tokio—Aomori), die Tokaidobahn (Tokio—Kobe) und die Sanyo-Bahn (Kobe—Shimonoseki). Davon aber abgesehen, muß man zugeben, daß die Ordnung auf den Eisenbahnen Japans eine ganz vorzügliche ist, wie Bahnbau und Betrieb sich überhaupt die bewährtesten Systeme und neuesten Einrichtungen nutzbar gemacht haben.

Glücklicher Weise sind alle Bahnen mit der gleichen Spurweite angelegt. Doch ist das nicht ohne große Kämpfe abgegangen, da anfangs verschiedene Gesellschaften abweichende Spurweiten geplant hatten und erst nach sehr energischer Intervention der Regierung davon abgebracht werden konnten. In jüngster Zeit ist von der japanischen Regierung ein Deutscher als Berather im Eisenbahnwesen angestellt worden. Hoffentlich wird es ihm gelingen, die mancherlei Unebenheiten zu beseitigen, die sich unter seinem Vorgänger, einem Engländer, eingeschlichen haben.

Die Rentabilität der Bahnen ist sehr gut. Man kann das schon aus dem Umstande entnehmen, daß die Regierung, welche Anfangs Privatunternehmern 8 % Dividende garantiren mußte, schon lange nicht mehr als 4 % Garantie in Aussicht zu stellen braucht, um sofort neue Bewerber zu finden.

Das Betriebsmaterial ist im Allgemeinen erstaunlich leicht gebaut. Zum größten Theil stammt es aus England und aus den Vereinigten Staaten; Deutschland hat nur einen geringen Bruchtheil geliefert. Neuerdings ist Japan bemüht, selbst zu fabriziren, was es an Eisenbahnmaterial gebraucht. In den letzten Jahren sind unzählige große Werkstätten gebaut worden; aber mit dem Betrieb will es nicht so recht vorwärts gehen. Manche haben schon wegen

mangelnder Mittel geschlossen werden müssen; andere fristen gerade das Dasein, müssen aber auch befürchten, daß, wenn die Krisis weiter um sich greift, es ihnen unmöglich wird, sich zu behaupten.

Das rollende Material der japanischen Bahnen hat sich in den letzten sieben Jahren verdoppelt. Es besteht heute aus 612 Lokomotiven, 2266 Passagierwagen und 8868 Frachtwagen. Während seit 1891 die durchlaufene Strecke der Eisenbahnzüge sich um 63 % vergrößert hat, ist der Personenverkehr in derselben Zeit um 153 und der Frachtverkehr sogar um 217 % gestiegen. Die Einnahmen der Bahnen sind dadurch von 8,56 Millionen Yen auf 21,15 Millionen gestiegen, denen nur etwa 9,38 Millionen Yen Betriebsunkosten gegenüberstehen.

Die Personenwagen sind auf den japanischen Eisenbahnen dreiklassig. Die zweite und dritte Klasse ist eigentlich auf jedem Zuge überfüllt. Doch auch die erste Klasse wird bei dem sehr billigen Tarif, namentlich auf kurzen Strecken, erheblich mehr benutzt, als bei uns. Wären mehr Wagen vorhanden, so würden auch sie voraussichtlich bald voll besetzt sein. Sobald dem jetzt herrschenden Wagenmangel abgeholfen sein wird, dürfte sofort auch eine Vermehrung der Züge eingerichtet werden. Die Wagen sind durchweg sehr sauber und reinlich und mit elektrischem Licht ausgestattet. Die erste und zweite Klasse führt auch Waschvorrichtungen u. s. w. Die Kondukteure sind ungemein höflich und hilfsbereit; sie sorgen auch dafür, daß die Passagiere unterwegs nicht übervortheilt werden. Ich habe selbst erlebt, daß, als ich einem Theeverkäufer 10 Cents zu viel bezahlt hatte, mir auf der nächsten Station vom Bahnhofs-Vorstand auf telegraphische Anweisung dieser Betrag wieder erstattet wurde. Man erhält auf allen Stationen Thee; für einen Theetopf nebst Tasse, die man behält, zahlt man 12 bis 15 Pfennige; zum Aufgießen des Thees erhält man auf

allen weiteren Stationen heißes Wasser für 2 bis 4 Pfennige.

Die Bahnhöfe sind praktisch eingerichtet. Die Ankunfts- und Abfahrtsseiten sind vollständig getrennt, was für den Reisenden sehr bequem ist. Im Uebrigen ist die Bahnhofssperre wie bei uns streng durchgeführt. Bedauerlicher Weise hat man sich daran gewöhnt, das Gepäck mit amerikanischer Rücksichtslosigkeit zu behandeln. Es wird mit den Stücken herumgeworfen, als wären sie von Eisen. Ja man ahmt die „Lümmeleien" der Yankees sogar muthwillig so weit nach, daß man es geradezu darauf absieht, die Stücke zum Platzen zu bringen, was denn auch nicht selten gelingt. Hier ist Abhilfe dringend geboten, für den Reisenden aber zunächst Bedingung, nur sehr starke Koffer mit sich zu führen. Das Checksystem ist wie in Amerika, es werden Blechmarken an die Koffer gehängt.

Die Fahrscheine sind in englischer und japanischer Sprache abgefaßt; ebenso alle Ankündigungen der Bahnen. Die Beamten aber sind durchweg Japaner und des Englischen nicht mächtig. Es ist daher rathsam, sich eines japanischen Führers zur Besorgung von Fahrscheinen und Gepäckbeförderung zu bedienen. Die Billet-Ausgabe erfolgt nur gegen Vorzeigung eines japanischen Passes, der auf jedem ausländischen Konsulat für einige Yen ausgefertigt wird. Diese Pässe sind in japanischer und der Landessprache des Reisenden ausgestellt und enthalten die genauen Bestimmungen darüber, wie man sich zu benehmen hat, und was man Alles nicht thun darf; sie weisen besonders auf das Verbot, Land zu erwerben, hin. Mit dem Inkrafttreten der neuen die Ausländer betreffenden Gesetze im Juli nächsten Jahres soll indessen auch das Paßwesen aufhören.

Einen außerordentlichen Umfang hat das Reklamewesen auf den japanischen Eisenbahnen angenommen. Wohin man auf den Bahnhöfen sieht, starren dem Reisenden Reklamen

entgegen. Schaut er während der Fahrt zum Fenster hinaus, so sieht er auf große Strecken hin riesige Plakate. Selbst Amerika leistet auf diesem Gebiete nicht mehr als Japan; übrigens habe ich die Reklamen im Reiche des Mikado bunter und phantastischer als bei den nüchternen Yankees gefunden. Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch erwähnen, daß sich von Indien bis nach Japan die große Konkurrenz amerikanischer Eisenbahn- und Dampfer-Linien in Plakaten und Bildern sehr bemerkbar macht. Jede Gesellschaft nimmt die „kürzeste Linie", die „schnellste Fahrt", die „schönsten Gegenden" für sich in Anspruch. Man findet vielfach in den Hotels wirklich schöne, prächtig eingerahmte Abbildungen von den romantischen Thälern oder den wild-zerrissenen Bergen und Schluchten, die man durchfahren wird, wenn man dieser oder jener Gesellschaft sich anvertrauen will. Natürlich sind auf allen „Weltkarten", die von diesen vertheilt werden, immer nur die Linien der betreffenden Gesellschaften eingetragen; was daneben noch existirt, ist einfach fortgelassen, so daß der Unerfahrene glauben muß, er könne nur die ihm gerade angepriesene Linie benutzen. Auffallender Weise scheinen alle diese „Weltlinien" auf den Verkehr von und nach Deutschland nicht zu rechnen. Selten ist Deutschland angegeben. Namentlich die kanadische Pacific-Bahn verschweigt auf allen ihren Karten und vergleichenden Tabellen, daß es überhaupt ein Berlin giebt. Die Abneigung der Amerikaner und Engländer gegen Deutschland kommt bei solchen Gelegenheiten drastisch zu Tage. London, Paris, Rom, Wien, Petersburg, Alles ist angegeben; nur Berlin will man nicht kennen.

Doch zurück zu den Bahnhöfen Japans. Große Schilder lassen deutlich den Namen jeder Station erkennen. Auch die kleinste Haltestelle ist mit einer Uhr ausgestattet. Verkaufsstände für Bücher, Zeitungen, Zigaretten und — Spielsachen sind überall vorhanden. Unter den letzteren

findet man sehr häufig eine Puppe, die einen japanischen Offizier vorstellt, welcher mit einer Angel nach einem Chinesen fischt, dem dann, wenn gefangen, der Kopf abfällt.

Die Bahnhofs-Restaurants sind durchweg sauber, aber ganz japanisch eingerichtet. Von dem Theeverkauf sprach ich bereits.

Zum Schluß noch einige Worte über das Trambahnwesen in Japan.

Elektrische Straßenbahnen giebt es bisher nur wenige. Doch wird schon die nächste Zeit auch hierin Wandel bringen. Freilich stößt man bei ihrer Einrichtung auf große Schwierigkeiten, da sie viele Tausende von Menschen brotlos machen werden. Die Straßenbahnen dürften nämlich voraussichtlich dem Jinrickscha-Wesen schweren Abbruch thun. Jede Stadt, jeder Ort in Japan hat seine Rickschahs, deren Führer wahrscheinlich selbst vor Gewaltthaten nicht zurückschrecken würden, wollte man ihnen den knappen täglichen Verdienst nehmen. Thatsächlich hat der Versuch, eine elektrische Straßenbahn zu bauen, in Yokohama angesichts der Haltung der Rickschah-Führer aufgegeben werden müssen. Allein es ist doch nur eine Frage der Zeit, wie lange man sich den Ansprüchen des modernen Verkehrs erfolgreich wird widersetzen können.

Soweit ich in Erfahrung bringen konnte, ist heute nur in Kioto eine elektrische Bahn in Betrieb. Auch diese hat nur eine Ausdehnung von 3,7 Ri, nicht ganz 4 km. Sie hat 300 000 Yen gekostet. Ihre 28 Wagen haben im letzten Jahre 2000000 Passagiere befördert. Die Gesellschaft erzielte dabei einen Reingewinn von 22 000 Yen. Im Ganzen giebt es einschließlich der Straßenbahn in Kioto in Japan 10 Trambahn-Gesellschaften, die zusammen eine Länge von 40,88 Ri in Betrieb haben und über ein Kapital von 1 657 800 Yen verfügen. Sie hatten im letzten Jahre

399 Wagen mit 1269 Pferden gegen 321 Wagen mit 901 Pferden im Jahre 1896 in Betrieb.

Habe ich bisher nur von dem offiziellen Japan, dem politischen und wirthschaftlichen, gesprochen und hier manche Verhältnisse einer Kritik unterworfen, die nicht immer sehr günstig ausgefallen ist, so scheint es mir doch Sache der Gerechtigkeit zu sein, ehe wir vom Lande der „Aufgehenden Sonne" scheiden, auch einige Worte über das reizende, entzückende, durch seine Natürlichkeit so pikante Japan zu sagen. Ich brauche kaum zu versichern, daß ich dieses Japan, das mit dem politischen so gar nichts zu thun zu haben scheint, ebenso schön gefunden habe, wie jeder andere Weltreisende, der seinen Fuß an die Gestade des Inselreiches hat setzen dürfen. Nur darf man nicht mit allzu hoch gespannten Erwartungen hierher kommen. Man darf nicht glauben, daß die tiefen Fjords der japanischen Inlandsee etwas ähnlich Erhabenes hätten wie die Norwegens. Sie sind deshalb nicht minder anziehend; Bambusgebüsche und Nadelhölzer grünen an ihren schaumumgrenzten Gestaden und geben diesen einen bestrickend idyllischen Charakter. Selbst dem vielberühmten Fudjiyama, dessen schneebedeckter Kegel gleichsam das Wahrzeichen Yokohamas ist, scheint das Gewaltige, Zerklüftete zu fehlen, das sonst die meisten Vulkane auszeichnet. In sanften Linien steigt der Berg zu Alles beherrschender Höhe auf und hebt sich mit seinem weißen Gipfel in wunderbarer Pracht von dem Blau des Himmels ab.

Wohin das Auge sich wendet, erblickt es hübsche, niedliche, allerliebste kleine Bilder. Die Natur, die Menschen und ihre Werke sind kleiner und zierlicher als anderswo. Das ist der auffallendste Zug, den man vom ersten Augenblick an Japan gewahrt. Die Japanerin kann entzückend sein und sie macht auch auf den Europäer durchweg einen tiefen Eindruck. Die Begeisterung der meisten dort lebenden

Europäer ist sehr groß, und ich muß gestehen, ich könnte sie vielleicht theilen, wenn ich nicht Anstoß an dem ewig trippelnden Gang der japanischen Frauen und Mädchen nehmen würde.

Auffallend ist das vollständige Fehlen von Prüderie und die völlige Ungenirtheit. Wohin man blickt, sieht man Frauen und Mädchen mit ihrer Toilette beschäftigt; keine von ihnen versucht, aus irgend etwas ein Geheimniß zu machen. Die „Natürlichkeit“ ist nicht zu schildern. Es giebt daher in Japan auch kaum eine Moral in dem Sinne, wie wir sie verstehen. Trotzdem gilt das japanische Volk im Allgemeinen mit Recht für moralisch. Wenigstens ist das richtig für alle Städte und Orte, die nicht gerade an den Hauptstraßen des Weltverkehrs liegen und in denen sich Japan noch in seiner Ursprünglichkeit erhalten hat. Wo die europäische Kultur eingedrungen ist, da hat sich allerdings in den letzten Jahrzehnten gar Manches verändert und nicht gerade immer zum Vortheil des Landes und seiner Bevölkerung. Da hat vielfach auch die sonst so laut gepriesene Moral einen argen Stoß erhalten. Dafür macht sich aber auch dort wieder die heilige Hermandad mit rücksichtsloser Strenge geltend, sobald irgend etwas das öffentliche Schamgefühl verletzen sollte. Geht eine Frau oder ein Mädchen zu weit „ausgeschnitten“, d. h. trägt sie das Obergewand zu weit offen, oder läuft ein Japaner nach der Väter Sitte nur mit dem Lendengürtel oder der Badehose durch die Straßen, so ist gleich der Wächter der Ordnung da, und es heißt: „Anzug an!“ Selbst den armen Rickschahleuten hat man neuerdings eine Uniform gegeben, die allerdings zu der glühenden Hitze der Sommersonne und den riesigen körperlichen Anstrengungen des Laufens und Ziehens recht wenig paßt. Nur noch auf dem flachen Lande und in Gebirgsthälern hat sich das japanische Leben in seiner ursprünglichen Frische erhalten.

Immerhin bietet aber auch für den, der über die dem Weltverkehr geöffneten Hafenstädte nicht hinauskommt, der Besuch Japans viel Hochinteressantes. Nur habe ich gefunden, daß die Billigkeit, über die fast alle Schriftsteller sich in begeisterten Lobeserhebungen ergehen, vollständig verschwunden ist. Die Preise haben sich, wie man mir versichert, verdoppelt und verdreifacht und dürften eine noch weitere Steigerung erfahren.

Es würde zu weit führen, wollte ich aller der einzelnen Sehenswürdigkeiten gedenken, welche wir auf unseren Streifzügen in Japan gefunden haben; sie sind zu oft und von berufenerer Seite geschildert, als daß viel hinzuzufügen wäre. Wir besuchten Städte und Tempel, Berge und Krater, Theehäuser und Yoshiwaras. Wir haben Sake getrunken, den aus Reis bereiteten Wein der Japaner, der auf keinem Tische fehlen darf. Wir ließen uns von zierlichen Geishas die mimischen Tänze aufführen, deren Grazie unnachahmlich zu sein scheint. Wir lauschten den Klängen der Samisen und Kotos. Sake, Geisha und Samise sind die japanische Uebersetzung unseres gut deutschen „Wein, Weib und Gesang", und wir haben uns davon überzeugt, daß auch im Reiche des Mikados diese drei zusammengehören, wo Jugend und Frohsinn sich vereinen.

In Nikko hatten wir das Glück, zwei Töchter des Mikados zu sehen. Die beiden Prinzessinnen waren zum Besuch nach der Stadt gekommen, von der in leichtem Anklang an das italienische: „Neapel sehen und sterben" das japanische Sprichwort: „Hast Du Nikko nicht gesehen, darfst Du nicht von prächtig sprechen!" sagt.

Mitten zwischen schneegekrönten Bergen, eingebettet in immergrüne Wälder, liegt mehrere Meilen nördlich von Tokio die alte Tempelstadt Nikko. Blaue spiegelglatte Bergseeen,

rauschende Wasserfälle und eilende Bergflüsse beleben die stille Abgeschlossenheit des Waldthals, das die größten Heiligthümer des Landes birgt. In einer schattigen Kryptomerien-Allee, deren uralte Bäume von Moos bedeckt sind, klimmt man auf vielen Stufen zu dem Tempel empor. Ehe man zu diesem Aufstieg kommt, hat man den wilden Bergfluß Dagawawa zu überschreiten.

Zu Ehren der beiden Prinzessinnen fanden wir die heilige, vollständig rothlackirte Brücke, die sonst gesperrt ist, geöffnet. In feierlichem Aufzug wurde die Brücke betreten. Kein Fuhrwerk darf sie befahren; auch die Töchter des Kaisers mußten sie zu Fuß überschreiten. In Begleitung zahlloser Priester betraten sie den heiligen Weg, um erst auf dem jenseitigen Ufer wieder die Rickschahs zu benutzen. Ein paar Kulis, die den Fuhrwerken voraneilten, mußten die Straße, die Tags zuvor ausgebessert worden war, noch im Fluge überfegen. Der letzte Theil des steil ansteigenden Weges wurde schließlich im Tragsessel zurückgelegt, der an einer langen, von zwei Männern getragenen Stange hängt. Diese Sänfte ist auf Reisen, da, wo es noch keine Eisenbahn giebt, ein sehr beliebtes Beförderungsmittel. Seine Benutzung aber möchte ich dem nicht daran gewöhnten Europäer nicht empfehlen. Er wird nach einer mehrstündigen Tour glauben, daß ihm alle Knochen zerschlagen seien.

Die Prinzessinnen schauten, als sie an uns in ihren Rickschahs vorüberfuhren, gar ernst drein und schienen höchlichst erstaunt, als wir ihnen nach europäischer Sitte einen Gruß boten. Augenscheinlich wurden sie aber von ihren erfahrenen Kammerdamen über den Sinn des Grußes aufgeklärt und darauf aufmerksam gemacht, daß es Sitte sei, den Gruß zu erwidern.

Folgt man dem Lauf des Dagagawa weiter hinauf ins Gebirge, so kommt man nach etwa sechs Wegestunden



Aufgang zum Tempel in Nikko (Japan).

in ein geradezu paradiesisches Hochthal, dessen Mitte ein blinkender, krystallklarer See einnimmt, während ringsum die Scheitel mächtiger Bergrücken zum Himmel aufragen. Hier lag einst ein kleines, weltvergessenes Dörfchen, Schusense mit Namen. Heute ist es ein Mittelpunkt des vornehmen Lebens im Reiche der aufgehenden Sonne geworden. Zwei große prächtige Hotels spiegeln sich in den Fluthen des Sees, und rings um sie herum sind unzählige Theehäuser aufgebaut, in denen Geishas singen und Maikos tanzen. Fast die gesammte europäische an den Höfen von Tokio und Peking akkreditirte Diplomatie hatte sich hier ein Stelldichein gegeben, als wir den herrlichen Ort besuchten.

Selbstverständlich konnten wir es uns nicht versagen, in Japan auch einmal ganz japanisch zu leben. Wir stiegen deshalb in einem japanischen Gasthofe ab. Ich glaubte mich in ein Puppenhaus versetzt. In einer Ecke eines großen Raumes wird schnell aus verstellbaren Rahmen, die mit weißem japanischen Papier bespannt sind, ein Zimmerchen abgetheilt. Thüren giebt es nicht; wer heraus oder herein will, schiebt einfach die Wand auseinander. Ob nach unseren europäischen Begriffen ein Besucher gelegen kommt oder nicht, das kümmert ihn weiter nicht. Selbst wenn man im tiefsten Neglige ist, wird man von naiven kleinen Dienerinnen überrascht, die zu jeder Hülfeleistung bereit, auch beim An- und Auskleiden zugegen sind. Dabei macht die Japanerin fortwährend Verbeugungen und Reverenzen und zeigt immer ein heiteres Gesicht. Stets ist sie zu einem harmlosen Scherz geneigt, und wenn Eine zu lachen beginnt, stimmen auch alle anderen im Zimmer oder im Speisesaal anwesenden Japanerinnen in ein leises Kichern mit ein. Will aber die Japanerin Jemandem besondere Achtung erzeigen, so holt sie beim Sprechen, das durch viele Verbeugungen unterbrochen wird, tief Athem, so daß

Laute vernehmbar werden, die unserem Seufzen ähnlich sind.

Ungemein unterhaltend ist auch der Besuch in den sogenannten Curios-Läden, in denen Cloisonnes, Rüstungen, Porzellan, Bronzen, Waffen u. s. w. verkauft werden. Stunden lang kann man in den Läden verbringen. Die Töchter des Hauses bringen Thee und Cigaretten herbei, und bald fliegen Scherzworte hin- und herüber. Leider ist die frühere Wohlfeilheit auch hier geschwunden. Aber die Mannigfaltigkeit der zum Verkauf ausgelegten Gegenstände hat unter dem Steigen der Preise augenscheinlich nicht gelitten. Im Gegentheil, man findet fortwährend etwas Neues, und ich wüßte nicht zu sagen, ob mir die Auswahl in Kioto, in Yokohama, in Tokio oder in Nikko besser gefallen hat. Das aber weiß ich, daß mein Geldbeutel jedesmal, wenn ich einen Curios-Laden verlassen hatte, eine bedenkliche Ebbe aufwies. Die Verführung war eben zu groß.

Natürlich giebt es neben vielem Schönen auch viel minderwerthiges Zeug. Zum Glück lernt man bald, daß der Händler durchaus nicht erwartet, immer den Preis zu erhalten, den er zuerst fordert, vielmehr mit sich handeln läßt. Als ich einmal mitten bei dem Einkauf war, überraschte uns ein Erdbeben, das meine eben erstandenen Curios bedenklich an einander klirren ließ. Die Häuser zitterten und unserer, die wir an Erdbeben nicht gerade wie an das tägliche Brod gewöhnt sind, bemächtigte sich ein unbehagliches Gefühl. Man merkt so recht seine ganze Ohnmacht gegenüber der Urkraft der Natur. Unsere japanischen Geschäftsfreunde aber amüsirte unsere Unruhe augenscheinlich sehr. Nachdem in der folgenden Nacht wieder sehr heftige Erdstöße vorgekommen waren, sahen wir doch, einigermaßen überrascht, daß die Zeitungen dieses Naturereignisses auch nicht mit einer einzigen Zeile gedachten.

Angesichts dieser Sorglosigkeit konnten wir denn auch wohl nichts Gescheidteres thun, als uns nicht weiter über die Erdbeben zu entsetzen, vielmehr uns der Führung unseres braven Yamomoto anzuvertrauen, der uns zum Besuch des Museums abholte. Yamomoto oder, wie er sich lieber nennen hörte, Yamomotosan, d. h. „Herr", war ein Prachtkerl und darf als eine Zierde der Fremdenführer-Genossenschaft von Tokio gelten. Ohne Führer kann man kaum zurechtkommen. Um nur ein Beispiel zu erwähnen, so sind im Museum der Hauptstadt alle Gegenstände nur mit japanischen Erläuterungen versehen. Eigentlich ist das eine Rücksichtslosigkeit, denn Japan kann doch nicht erwarten, daß jeder Reisende, der seine Gestade betritt, nun auch seine schwierige Sprache beherrscht. Aber auch hier ist des Einen Noth des Anderen Brot, und die Führer wissen dies zu würdigen. Sie haben eine Genossenschaft gebildet, die es sich namentlich zur Aufgabe macht, ihren Mitgliedern eine bessere Behandlung als bisher und ausreichende Gebühren zu sichern. Unter 2½ Yen, etwa 5 Mark den Tag, darf Niemand Dienst thun. Hat man Glück, wie ich es mit Yamomoto hatte, sind 5 Mark den Tag nicht zu viel. Ich habe von Anderen klagen gehört, daß die Führer nichts taugten und nur unnöthige Kosten verursachten, selbst aber, wie gesagt, eine solche Erfahrung nicht gemacht, vielmehr gefunden, daß mein Führer stets zur Stelle war, Alles mit Umsicht anordnete und sich dabei durch Bescheidenheit, und was noch mehr werth ist, durch Ehrlichkeit auszeichnete.

Immer war er bei der Hand und überall wußte er trefflich Bescheid. Namentlich in Tokio war er in jedem Winkel zu Hause. Dort aber bedarf man eines Führers, will man sich nicht in dem Gewirr der Straßen, in denen sich ein ungemein reges Leben abspielt, verirren. Man kann Stunden lang von Laden zu Laden bummeln. Vor den

vielen Tempeln haben sich ganze Budenstädte aufgebaut, wie wir sie auf dem Jahrmarkte an den hohen Festen kennen. Der immer zum frohen Lebensgenuß aufgelegte Japaner drängt sich zwischen durch. Störend, recht störend für mich waren in dem lebensvollen, eigenthümlichen Bilde nur die langen Telegraphen- und Telephonstangen, die sich, ähnlich wie in den Vereinigten Staaten von Amerika, so aufdringlich häßlich wie nur möglich durch die Straßen ziehen. Geradezu beleidigend für unser Gefühl wirkt das Vorhandensein dieser steifen Stangen in der Nähe der Tempelanlagen, die dadurch ihres ganzen romantischen Reizes beraubt werden. Auch der malerische Eindruck der Ziehbrunnen, die man überall in den Straßen findet, wenn auch bald eine moderne Wasserleitung diese Zeugen einer vergangenen, vielleicht aber glücklicheren Zeit verdrängt haben dürfte, wird durch sie beeinträchtigt. Selbst die schon erwähnte rothe Brücke in Nikko wird durch schauerliche krumme Telegraphenstangen entstellt.

Doch das sind kleine Unarten und Rücksichtslosigkeiten, die der mit Riesenschritten ins Land gekommene Fortschritt sich hat zu Schulden kommen lassen, und die eine spätere Generation, die wieder in höherem Maße, als die gegenwärtige, den Kunstsinn pflegen darf, unschwer beseitigen kann. Ja selbst heute vergißt man sie bald, wenn immer wieder neue Bilder entzückenden Liebreizes sich dem Wanderer in den schönen Bergen der japanischen Inseln bieten.

Wer unzufrieden oder traurig veranlagt ist, der sollte sich einmal für einige Zeit in den Bann der „Aufgehenden Sonne“ begeben. Unter den fröhlichen Männern Japans und ihren stets lachenden Frauen und Mädchen mitten in einer auf das Reichste gesegneten Natur läßt es sich für ein paar Wochen oder Monde wohl schön leben. Nur in die Kreise, wo Politik gemacht wird, darf man



Hôtel Kanaya in Nikko.

sich nicht begeben, selbst nicht, wenn zarte Frauen sich an dem Spinnen der politischen Fäden betheiligen. Wie im Hause und im Geschäft des Gatten, so übt nämlich in Japan die Frau auch in der Politik weitgehenden Einfluß aus und wenn ich recht unterrichtet bin, gilt auch am Hofe des Mikado das Wort der Frau gar viel.

Elftes Kapitel.

Amerikas erste Kolonie.

Auch wer nur Gelegenheit hat, kurze Zeit in Japan sich aufzuhalten, wie es uns auf unserer Reise beschieden war, gewinnt Land und Leute schnell lieb und vermag sich nur schwer von ihnen zu trennen. Mir schien das Schicksal, das mich zwang, schon nach wenigen Tagen das Reich des Mikado wieder zu verlassen, besonders hart, zumal wir jenes wunderbare Wetter hatten, wie es allein auf den Inseln jener Breiten vorkommt, und uns eine ganze Reihe von guten Freunden das Geleit zum Dampfer gab. Achtzehn Tage sollten wir nun auf der „Belgic" der White-Star-Linie verleben, deren Ziel San Francisco war.

Langsam dampften wir aus dem Hafen hinaus, bald waren auch die letzten Häuser Yokohamas verschwunden, nur im Hintergrunde ragte noch der schöne schneebedeckte Gipfel des Fudjiyama zum Himmel empor. Allmählich aber versank auch er in die blauen Fluthen des Meeres, und nun waren wir wieder von den endlosen Wogen des Ozeans umgeben, deren Eintönigkeit durch nichts unterbrochen wurde.

Die Gesellschaft, welche sich an Bord unseres Dampfers eingestellt hatte, war durchaus international. Alle Völker

Europas hatten sich zusammengefunden, dazu kamen auch zahlreiche Nordamerikaner; etwa 800 Chinesen und 50 Japaner vertraten die asiatische Welt. Die Chinesen waren sämmtlich, unmittelbar nachdem sie an Bord gekommen, vom Arzt geimpft worden, der, in Ermangelung einer anderen Beschäftigung, den Verlauf der Impfung mit peinlichster Genauigkeit überwachte. Der Kapitän war bestrebt, seinen Passagieren die lange Fahrt so angenehm wie möglich zu machen. Es fehlte nicht an allerlei Gesellschaftsspielen und gemeinsamen Veranstaltungen. Ja, wenn die See, was verschiedentlich der Fall war, spiegelglatt dalag, wurde sogar eine regelrechte Kegelbahn auf dem Deck eingerichtet, auf welcher die Kugel allerdings, sobald das Schiff eine unerwartete schwankende Bewegung machte, eine bedenklich falsche Richtung nahm. Die Chinesen vertrieben sich die Zeit den ganzen lieben Tag über mit Dominospielen, während die Japaner, die meist nur mit ihrem Kimono bekleidet waren, sich vielfach mit Lesen beschäftigten.

Auf der Fahrt zwischen Japan und Hawaii macht man jenen denkwürdigen Moment durch, daß man, so zu sagen, einen Tag zweimal erlebt. Zum Ausgleich der Zeit ist es bekanntlich auf der Fahrt nach Osten geboten, einen Tag einzuschieben. So sahen wir denn an demjenigen, wo wir den 180. Breitengrad überschritten, am grünen Brett einen Anschlag des Kapitäns, daß morgen, wie heute, abermals Freitag und dasselbe Datum sein würde. Die ganze Zeitrechnung, welche man vorher aufgestellt hat, fällt mit einem Schlage um, und namentlich für den, der auf weiten Seereisen die Tage und Stunden zählt, bis er wieder in der Heimath eintreffen wird, gehört das nicht gerade zu den Annehmlichkeiten.

Am zweiten Sonntag, welchen wir an Bord verlebten, war Gottesdienst angesagt. Ein amerikanischer anglikanischer Bischof, welcher an der Spitze der Missionen Japans

steht, hielt ihn ab. Am frühen Morgen erklangen die Glocken, die uns zu der improvisirten Kirche rufen sollten. In regelmäßigen Zwischenräumen wurden die auf verschiedene Töne gestimmten drei Glocken des Schiffes angeschlagen. Im Speiseraum war ein Altar aufgestellt, der mit der amerikanischen Flagge bedeckt war.

Während der großen weiten Reise wurden wir auffallender Weise von einer ganzen Anzahl größerer und kleinerer Vögel begleitet, während von den Bewohnern des Meeres, mit Ausnahme einiger wenigen fliegenden Fische, nichts sichtbar wurde. Ohne daß unsere Fahrt auch nur durch das Geringste unterbrochen worden wäre, sei es auch nur einmal eine frische Brise, welche das Meer etwas höher hätte gehen lassen, langten wir in Honolulu an, wo wir gleich im Hafen erfuhren, daß wir Zeugen der feierlichen Besitzergreifung der Hawaischen Inselgruppe durch die Nordamerikaner sein würden.

Unter dem Donner der Kanonen und den Klängen der Nationalhymne wurde die alte Flagge der unabhängigen Kanaken-Republik niedergeholt und an ihrer Stelle das Sternen- und Streifenbanner gehißt. Am Fuße des Denkmals Kamehameha's I., der vor hundert Jahren die Inseln, welche bis dahin jede für sich ein Reich gebildet hatten, zum ersten Mal zu einem einzigen, in der Folge zu hoher Blüthe gelangten Staate vereinigt hat, spielte sich am 12. August der denkwürdige Vorgang ab, welcher der Selbstständigkeit der Hawaischen Inseln ein Ende bereitete und sie zur ersten Kolonie der Vereinigten Staaten von Amerika machte.

Daß dieser Wandel sich mit Zustimmung der Bevölkerung der Insel vollzogen hätte, wird Niemand behaupten können. An formellen Protesten gegen die Einverleibung hat es nicht gefehlt, und wenigstens drei Viertel der Eingeborenen sind noch heute ihrer Königin Liliuokalani treu ergeben. Wenige Tage, bevor die Uebergabe der Regierung

an die Nordamerikaner erfolgte, fand eine große Volksversammlung statt, um die frühere Fürstin der treuen Ergebenheit ihrer Hawaiianer zu versichern. Die Königin war selbst erschienen und dankte in längerer Rede ihrem Volke; zugleich aber richtete sie an die Erschienenen die Aufforderung, sich nicht zu gewaltsamen Schritten hinreißen zu lassen, sondern den Allmächtigen zu bitten, seine Hand über Hawaii zu halten, und zu hoffen, daß die Zukunft das Beste bringen würde. Königin Liliuokalani ist weit davon entfernt, zu glauben, daß sie auf eine Wiedereinsetzung rechnen dürfte; aber sie hat sich für ihre Person mit den bestehenden Verhältnissen nicht ausgesöhnt und sich formell den Amerikanern nicht unterworfen. Praktisch ist ihr Verhalten allerdings wohl kaum von irgend welcher Bedeutung. So lange ihrerseits nichts geschieht, was den Frieden der Inseln gefährden könnte, werden die Amerikaner nichts dagegen einzuwenden haben, daß sie nach wie vor in ihrem Privathaus am schönen Washingtonplatz in Honolulu wohnt. Bezeichnend für den geringen Takt der Amerikaner der früheren Königin gegenüber ist es aber, daß sie dieser zumutheten, auf dem großen Balle am Schluß der Festlichkeiten zu erscheinen, mit denen die Uebergabe der Regierung an die Vereinigten Staaten gefeiert wurde. Selbstverständlich wurde diese seltsame Zumuthung von Seiten der Königin kurzer Hand abgelehnt. Der Vorfall hat aber wenig dazu beigetragen, die Unzufriedenen versöhnlicher zu stimmen. Das Vorgehen des Festkomitees stand übrigens mit der Haltung der offiziellen Vertreter der Union in krassem Widerspruch. Allerdings war es wenig nach dem Sinn der amerikanischen Kaufleute und Missionare, daß eine einfache, ernste Zeremonie den immerhin denkwürdigen und für die hawaiischen Inseln in seinen Folgen auch zweifelsohne sehr bedeutsamen Vorgang bezeichnen sollte; man hatte in den Kreisen der auf Oahu ansässigen Amerikaner gehofft, eine lärmende Feier veranstalten

zu dürfen, die so recht dem Geschmack der Emporkömmlinge entsprochen hätte. Der Kommandant der im Hafen von Honolulu ankernden Schiffe, Admiral Miller, legte aber gegen jeden derartigen Vorschlag ein sehr energisches Veto ein; offenbar wünschte er unter allen Umständen die Mißstimmung der Eingeborenen nicht noch zu vergrößern, und zu verhüten, daß irgend ein Zwischenfall seitens der beleidigten Hawaiianer die Zeremonie störte.

Uebrigens erwächst aus der Besitzergreifung der Hawaiischen Inseln durch die Vereinigten Staaten nicht nur den letzteren ein Vortheil, sondern auch das kleine Inselreich wird Grund haben, mit dem Wandel der Dinge sehr zufrieden zu sein. Es läßt sich nicht leugnen, daß die Hawaiischen Inseln während der letzten fünfzig Jahre durch amerikanischen Einfluß sich wunderbar entwickelt haben. Wirthschaftlich gehörten sie schon lange zur Union, aber bis Anfang dieses Jahres hatte trotz mancher inneren Kämpfe und Stürme das Inselreich seine Unabhängigkeit bewahrt. Seine feierliche Uebergabe an die Vereinigten Staaten bedeutet übrigens erheblich mehr, als nur einen rein formellen Akt, wie man vielfach wohl angenommen hat; schon heute ist Hawaii ein amerikanischer Waffenplatz geworden. Es werden Vorkehrungen getroffen, um hier dauernd eine größere Menge Soldaten zu halten, und die Flagge amerikanischer Kriegsschiffe dürfte nicht wieder aus dem Hafen verschwinden.

Die Hawaiischen Inseln sind der erste Stützpunkt für die Eroberungspolitik der Vereinigten Staaten nach Westen, d. h. nach dem östlichen Asien. Man braucht nur zu sehen, welche Menge von Truppen bereits jetzt in Hawaii versammelt sind und zu hören, daß noch weitere in kurzer Zeit ankommen sollten, um zu erkennen, was die Amerikaner mit der formellen Annexion der Inseln beabsichtigen.

Ich glaube, es unterliegt keinem Zweifel, daß die

Hawaiischen Inseln von dem vollzogenen Wandel nur Nutzen haben werden. Der Amerikaner weiß sich fortan auf den Hawaiischen Inseln in seiner Heimath. Das aber bedeutet für ihn, der so sehr an hergebrachten Formen und Gebräuchen hängt, daß er in Zukunft die Reservirtheit ablegen kann, welche er trotz allen Unternehmungsgeistes in seinen Verbindungen mit dem Auslande stets wahren zu müssen glaubt. Namentlich der amerikanische Handwerker und Klein-Kaufmann fühlen immer erst dort die ganze Lust zur Arbeit, wo sie wissen, daß die Gesetze ihres Heimathlandes ihnen auch den Lohn ihrer Arbeit sichern. Die amerikanische Bevölkerung der Hawaiischen Inseln wird daher in Zukunft an Zahl bedeutend zunehmen. Die Bedürfnisse der Inseln werden sich dadurch um ein Bedeutendes steigern, und die natürlichen Kräfte des Bodens werden noch viel intensiver als bisher ausgebeutet werden. Eine kleine Industrie wird Fuß fassen, Unternehmungsgeist und Kapital werden ein ergiebiges Feld finden. Eine schwache Regierung, wie sie die Hawaiischen Inseln so lange gehabt haben, war nicht im Stande, ihnen den Schutz zu gewähren, welchen sie stets beanspruchen müssen. Fortan ist die Hawaiische Regierung eine Regierung der Vereinigten Staaten; kein eingeborener Fürst oder ehrgeiziger Politiker wird es wagen, die bestehenden Verhältnisse umzustürzen. Die Zugehörigkeit der Inseln zu den Vereinigten Staaten ist ein goldener Schlüssel, welcher den Zugang zu den Schätzen öffnen wird, welche bis heute noch unausgebeutet dalagen. Betrachtet man von diesem Standpunkte aus die Ereignisse, welche sich im letzten Sommer auf den sonst so ruhigen und stillen Inseln des Großen Ozeans abgespielt haben, so wird man zugeben müssen, daß der laute Enthusiasmus, welcher in den amerikanischen Zeitungen, die in Honolulu erscheinen, zum Ausdruck kam, berechtigt ist.

Diesem Enthusiasmus wird man es auch zu Gute

halten müssen, wenn man gelegentlich hier und da komische Auswüchse des plötzlich zum Ausbruch gekommenen amerikanischen Chauvinismus erblicken konnte. Ich wenigstens habe mich des Lächelns nicht erwehren können, wenn ich mitansah, wie amerikanische Frauen und Mädchen auf der Insel sich um den Knopf von der Uniform irgend eines Soldaten oder die Säbelkoppel eines Offiziers rissen, um diese werthlosen Dinge als kostbares Geschmeide zu tragen. Es war kaum möglich, eine Dame zu finden, die nicht eine Kravatte, eine Schleife oder einen Taillengürtel trug, der die roth-weißen und blauen Farben Amerikas zeigte.

Die amerikanischen Truppen, welche auf der Insel angekommen sind, spielen entschieden die erste Violine. Vor allem ist es das 1. Newyorker Freiwilligenregiment, das von allen Seiten ausgezeichnet wird. Es sind meist hübsche junge Kerle, die man in seinen Reihen sieht, wenn auch, wie es in allen amerikanischen Freiwilligenregimentern üblich ist, neben dem bartlosen Jüngling Männer mit ergrauten Bärten in Reih und Glied stehen. Das 1. Newyorker Freiwilligenregiment setzt sich namentlich aus den Söhnen der reichen Newyorker Kaufleute zusammen, und es scheint, als ob diese, die seinerzeit so viele Schwierigkeiten machten, als es hieß, ihr Regiment solle gegen Kuba mobil gemacht werden, sich die hübsche Ozeanfahrt und den angenehmen Aufenthalt auf der reizenden Insel recht gut gefallen lassen. Daß sie noch nach Manila vorgeschoben werden könnten, wie man eine Zeit lang hat glauben machen wollen, nimmt wohl kein Mensch ernst. Vorläufig scheint das 1. Freiwilligenregiment aus Newyork, sowie das 3. Bataillon des 2. Pionierregiments aus Utah die Besatzung der ersten amerikanischen Kolonie bilden zu sollen. Aus der ganzen Art und Weise, wie sich diese Soldaten dort bereits einrichten, darf man schließen, daß die dauernde Haltung einer größeren Garnison in Honolulu in Aussicht genommen ist.

Der Hafen von Honolulu, dem Hauptorte der Insel Oahu, ist gut, muß aber bedeutend vergrößert und ausgebaut werden. Der Verkehr hat in den letzten Jahren so zugenommen, daß schon jetzt regelmäßig ein Theil der Schiffe auf der Rhede warten muß, bis an ein Löschen der Ladung gedacht werden kann. Man hat bereits angefangen, durch Anschüttungen die Quais zu vergrößern, wodurch einerseits neues Land gewonnen worden ist, während andererseits die Dampfer gute Anlagestellen gefunden haben. Aber auch das so Geschaffene reicht bei Weitem nicht aus, und die Amerikaner werden noch sehr erhebliche Summen aufwenden müssen, wenn sie ihr neues Besitzthum so ausgestalten wollen, daß es ihnen wirklich Nutzen bringen soll. Ob es indessen nicht vortheilhafter ist, statt den Hafen von Honolulu zu verbessern, den von Pearl Harbor auszubauen, bleibt abzuwarten. Pearl Harbor liegt etwa sieben Meilen westlich von Honolulu, ebenfalls auf der Insel Oahu. Auf Veranlassung der Vereinigten Staaten werden dort schon jetzt Vermessungen vorgenommen, zu welchem Zwecke die Regierung den ansehnlichen Betrag von 150 000 Dollars zur Verfügung gestellt hat. Pearl Harbor, zu deutsch Perlhafen, ist eigentlich ein großer Binnensee von ovaler Form, welcher bei einer Breite von drei (englischen) Meilen sechs Meilen weit ins Land eingreift und durch vier Meilen breite Korallenriffe vollständig von der offenen See abgeschlossen wird. Lediglich eine Durchfahrt von etwa 1/3 Meile verbindet das Seebecken mit dem Ozean. Gegenwärtig macht allerdings eine Sandbank, welche vor der Einfahrt liegt, die Benutzung des Hafens für größere Fahrzeuge unmöglich, indessen dürften die Kosten, sie zu beseitigen, nicht übermäßig hoch sein. Honolulu ist im Vergleich mit Pearl Harbor den andrängenden Wellen des Ozeans ziemlich stark ausgesetzt und würde sich niemals zu einem so sicheren und leicht zu vertheidigenden Hafen ausbauen lassen, wie sein westlicher

Rivale. Ein paar starke Küstenbatterien am Eingang von Pearl Harbor würden ausreichen, jede fremde Flotte so weit vom Lande fern zu halten, daß ihre Geschütze den Hafen nicht zu erreichen vermögen. Die Bedeutung Hawaiis für die Vereinigten Staaten möchte ich in gewisser Weise mit derjenigen Helgolands für die Elbeeinfahrt vergleichen. In fremdem Besitz würde Hawaii einem Feinde der Vereinigten Staaten nicht allein als Kohlenplatz wesentliche Dienste leisten, sondern auch eine Ausbesserung seiner kampfunfähig gewordenen Flotte an einem Punkte ermöglichen, von welchem aus die Küste der Vereinigten Staaten leicht wieder erreicht werden kann; während Hawaii im Besitze der Vereinigten Staaten selbst fremde Kriegsschiffe zwingen muß, ihre Operationsbasis so weit von den Küsten der Union zurückzuverlegen, daß sie erheblich an Werth verliert. Die Hawaiischen Inseln sind zweifellos der Schlüssel für den östlichen Theil des Stillen Ozeans und sichern ihrem Besitzer erheblichen Einfluß auf die weitere Gestaltung der Vorherrschaft in den Gewässern zwischen Asien und Amerika.

Die Hauptindustrie der Inseln ist die Zuckergewinnung. Nach den letzten statistischen Berichten sind 39 Gesellschaften und 17 Firmen an der Kultur und Herstellung des Zuckers interessirt, davon sind 30 mit rund 12 Millionen Dollars Kapital amerikanisch, während das Kapital der deutschen und englischen Firmen mit je etwa 3 Millionen Dollars angegeben wird.

Selbstverständlich ist das nicht so aufzufassen, als ob nun auch alles Kapital, welches in den amerikanischen Gesellschaften angelegt ist, rein amerikanisches, oder das in den deutschen rein deutsches wäre. Im Gegentheil, man darf nicht übersehen, daß auch die eingeborenen Hawaiier an diesen Gesellschaften in nicht unbedeutendem Maße mit Kapital betheiligt sind. Immerhin geben die Zahlen aber ein Bild von dem Verhältniß der Interessen der drei be-

theiligten Mächte. Die Zuckerindustrie ist auf den Hawaiischen Inseln im Anfang dieses Jahrhunderts eingeführt worden, indessen erst in der zweiten Hälfte zu nennenswerther Blüthe gekommen. Namentlich nachdem in den Jahren 1875 bis 1876 ein vollständig neues Kultursystem eingeführt worden war, das sich starker Düngung und künstlicher Bewässerung bediente, sowie tüchtige Arbeitskräfte ins Land zog, konnte daran gedacht werden, auch für den Export zu arbeiten. Den Hauptaufschwung aber erhielt diese Industrie durch die Gegenseitigkeitsverträge mit den Vereinigten Staaten, welche den Zuckerpflanzern eine sichere Aussicht auf Gewinn erschlossen. An geeignetem Land zu einer weiteren Ausbreitung der Zuckerkultur auf den Inseln fehlt es nicht, zumal die Aussichten für den Erfolg der künstlichen Bewässerung überall sehr gute sind.

Indessen wird die wirthschaftliche Zukunft der Hawaiischen Inseln durchaus nicht auf das eine Produkt allein beschränkt bleiben. Es sind vielmehr bereits jetzt Versuche gemacht worden, auch andere Kulturen auf den Inseln einzuführen, welche zum Theil von unerwartet schönem Erfolg begleitet gewesen sind. Die Vereinigten Staaten von Amerika sind für den Bezug verschiedener Bodenprodukte auf das Ausland angewiesen, und es kann nicht überraschen, wenn sie sich bemühen, gerade derartige Zweige der tropischen Landwirthschaft, welche sie im eigenen Lande nicht pflegen können, in ihrer neuen Kolonie besonders zu fördern. Dieses gilt in erster Linie für den Kaffee. Im Distrikt Kona auf der Insel Hawaii ist bereits vor mehreren Jahren eine Kaffeeplantage angelegt worden. Die geerntete Frucht zeigte sich in ihren Eigenschaften dem besten zentral- und südamerikanischen Produkt gleichwerthig, so daß sehr schnell auch in anderen Distrikten der Insel Versuche mit dem Anbau gemacht worden sind. Heute werden bereits zwischen 30 und

40 Tonnen Kaffee geerntet, in wenigen Jahren dürfte diese Menge indessen sich schon verzehnt- oder verzwanzigfacht haben. Der Werth der heute bestehenden Kaffeeplantagen auf den Inseln wird auf etwa $2^1/_2$ Millionen Mark veranschlagt, wovon etwas über 2 Millionen allein auf amerikanische, deutsche und englische Pflanzer kommen. Es gilt ferner als wahrscheinlich, daß auch die Baumwollenkultur wieder in Hawaii festen Fuß fassen wird Während des nordamerikanischen Bürgerkrieges, als die Preise für Baumwolle sehr hoch standen, ist dies Produkt bereits angebaut und die Ernte mit Gewinn nach den Vereinigten Staaten ausgeführt worden. Auffallender Weise ist indessen seitdem die Baumwollenkultur wieder vollständig verschwunden. Die Ursache dafür dürfte darin zu suchen sein, daß man nicht über vollkommenere Maschinerien verfügte, welche zur Reinigung und zum Pressen der Baumwolle nothwendig sind, um dieser auf dem Weltmarkt einen Platz zu sichern. Die amtlichen Berichte des Zollhauses von Honolulu weisen aus, daß im Jahre 1863 3122 Pfund Baumwolle nach den Vereinigten Staaten ausgeführt werden konnten, 1865 war die Menge bereits auf 11 780 und im Jahre 1866 auf 22 289 Pfund angewachsen; 1874 erscheint unter den Ausfuhrartikeln Baumwolle zum letzten Male und zwar mit 2355 Pfund. In den letzten zwei Jahren sind neue Versuche mit Baumwollenpflanzungen und zwar in immer wachsendem Maßstabe gemacht worden, welche ergeben haben, daß die Inseln Maui und Hawaii sich besonders zum Anbau eignen. Das beste Ergebniß haben Pflanzen gezeitigt, welche aus Samen gezogen sind, der von Neuseeland importirt wurde. Absatz würde die hawaiische Baumwolle übrigens nicht allein in den Vereinigten Staaten, sondern voraussichtlich ebenso sehr auch in Japan finden.

Eine treffliche Aussicht bietet sich ferner für die Kultur der verschiedensten Gartenbau-Produkte, zumal des Obstes.

Allerdings darf man für diese weder auf die chinesischen und japanischen Einwanderer, noch auf die eingeborenen Hawaiier rechnen, welche nur sehr bescheidene Ansprüche für ihren Lebensunterhalt stellen. Was die sechstausend Weißen brauchen, wird schon jetzt von den Inseln produzirt. Allein es ist sehr wahrscheinlich, daß mit der Zeit sich ein lohnender Export nach den Vereinigten Staaten wird einrichten lassen können, und zwar nicht sowohl, weil die Hawaiischen Inseln im Stande wären, andere Produkte hervorzubringen, wie in Amerika selbst gewonnen werden können, als vielmehr, weil Dank den klimatischen Verhältnissen die Zeit ihrer Reife in solche Monate fällt, wo die Vereinigten Staaten keine eigenen frischen Gemüse und Früchte auf den Markt bringen. Das gilt ganz besonders von Bananen und Apfelsinen.

Als sehr geeignet haben sich die Inseln in den letzten Jahren auch für die Zucht von Vieh erwiesen. Auf den Inseln Hawaii und Molokai giebt es bereits große Viehzüchtereien, die Heerden auf Hawaii werden allein auf rund 60,000 Stück Hornvieh geschätzt. Augenblicklich wird das gesammte Produkt der Viehzucht auf den Inseln selbst konsumirt, in früheren Jahren hat dagegen bereits ein erheblicher Export nach Tahiti stattgefunden, und wahrscheinlich wird auch in Zukunft sich nach den verschiedenen Punkten der Südsee wieder ein lohnendes Viehausfuhrgeschäft errichten lassen.

Die Gesammtausfuhr der Hawaiischen Inseln belief sich im letzten Jahre auf 15½ Millionen Dollars, wovon allein fast 15 Millionen auf den Zucker kommen. Die nächst höchsten Zahlen weisen Reis mit 195,000, Bananen mit 125,000, Felle mit 60,000, Kaffee mit 53,000 Dollars auf. Die Einfuhr betrug während desselben Zeitraumes kaum die Hälfte.

Die Schifffahrt liegt vornehmlich in den Händen der Amerikaner. Im Ganzen liefen 386 Schiffe mit zusammen

478,000 t die Inseln im letzten Jahre an. Davon führten 247 Schiffe mit 244,000 t die amerikanische Flagge, 88 mit 175,000 t die britische, während die deutsche Flagge auf nur 8 Schiffen mit 9705 t sogar noch hinter der japanischen zurückblieb, welche auf 9 Fahrzeugen mit zusammen 16,735 t entfaltet war. Damit die Schifffahrt nach den Hawaiischen Inseln einen größeren Aufschwung nehmen kann, ist es übrigens geboten, ausgedehntere Häfen zu schaffen. Namentlich in Honolulu machen sich die beschränkten Quaianlagen sehr hindernd bemerkbar. Auch sind nicht genügend Leuchtthürme vorhanden. Die Legung eines Kabels nach den Vereinigten Staaten ist wohl nur eine Frage der Zeit, bisher fehlt ein solches vollständig, und nur zwischen Oahu und einigen der anderen Inseln bestehen Telegraphen- und Telephon-Verbindungen.

Ob es gelingen wird, in den Bergen der Inseln auch abbaufähige Mineral- und Erzschätze zu finden, bleibt abzuwarten. Vorläufig haben die Nachsuchungen in dieser Beziehung noch kein Resultat gehabt. Der Boden ist durchweg vulkanisch, aber nur zwei von den Feuerbergen sind noch heute in Thätigkeit. Beide liegen auf der Insel Hawaii. Der erste ist der sehr schwierig zu besteigende Mauna Kea, welcher 13,675 Fuß emporragt, der andere der nur 4000 Fuß hohe Kilauea, zu welchem von der Stadt Hilo aus ein prächtiger Fahrweg emporführt.

Wenn man von den Tropen kommt, macht Honolulu nicht den überwältigenden, großartigen Eindruck, welchen man nach den Schilderungen, die gang und gäbe sind, im Allgemeinen erwartet. Die Vegetation ist subtropisch und daher bei Weitem nicht so reich und großartig, wie z. B. auf den Inseln der Hinterindischen See. Dagegen übertrifft Oahu Alles an Farbenpracht und Mannigfaltigkeit der Blumen, was ich je gesehen habe.

Die eingeborenen Kanaken haben einen ausgesprochenen



Palmenallee in Honolulu.

Südsee-Typus. Die Männer sind meist sehr kräftig, groß und nicht häßlich, während die Frauen durchweg ziemlich abstoßende Züge haben. Dagegen sind die sogenannten Half-casts, Mischlinge von Eingeborenen und Europäern, regelmäßig sehr schöne Menschen. Die Figuren der Kanaken werden allerdings durch die langen Gewänder, welche unseren Baby-Kleidern sehr ähneln, nur daß sie in den grellsten Farben gehalten sind, wenig gehoben.

Die Straßen von Honolulu sind im Allgemeinen sehr gut im Stande. Große Palmen spenden Schatten, und an beiden Seiten erheben sich prächtige Landhäuser. Auch die Regierungs-Gebäude, sowie das Palais sind in vornehmem Stil gebaut und durchweg von entzückenden Gärten umgeben. Die lichten Farben, in welchen alle Gebäude gehalten werden, stechen prächtig von dem Grün, welches sie rings umgiebt, ab.

Zwei Tage vor unserer Ankunft in Honolulu war hier auch die Nachricht von dem Ableben unseres großen Altreichskanzlers, des Fürsten Bismarck, bekannt geworden. Wir hatten die traurige Kunde schon vernommen, ehe wir Japan verließen. Jetzt sahen wir nochmals auf den sämmtlichen Konsulaten die Flaggen auf Halbmast wehen und mehr als ein Schaufenster in der Hauptgeschäftsstraße der Stadt mit schwarz-weiß-rothen Farben ausgeschmückt, zwischen welchen die umflorte Büste unseres größten Deutschen einen Platz gefunden hatte.

Die Abfahrt von Honolulu gehört zu den schönsten Erinnerungen, welche ich überhaupt von meiner Reise mit heimbringe; 42 neue Passagiere kamen an Bord, um mit uns die Fahrt nach San Francisco zu machen. Eine große Anzahl von Freunden begleitete sie bis auf das Schiff, wo sie sie mit den herrlichsten Blumenkränzen schmückten. Die auf diese Weise geradezu unter den entzückendsten Farben verschwindenden Damen, Kinder und Herren gewährten

einen prächtigen Anblick. Die Kränze bestehen nur aus Blumen, welche auf lange Bindfäden gezogen sind; Hunderte von Blüthen, stets von ein und derselben Sorte, bilden dann einen Kranz. Um den Hut und um den Hals geschlungen, als Schärpe getragen, über den Arm gebunden oder in den Händen gehalten, bedeckten sie geradezu einige der jungen Mädchen vollständig, welche thränenden Auges einen ergreifenden Abschied von den Zurückbleibenden nahmen. Als nun aber das Schiff sich langsam in Bewegung setzte und die Angehörigen der Abreisenden sich auf dem Pier aufgestellt hatten, wo eine recht gute Eingeborenen-Kapelle hübsche Weisen ertönen ließ, begann ein Werfen von Kränzen und Blumen von Deck nach den Freunden hinüber und von jenen wieder zu uns auf das Schiff. Fiel einmal ein Kranz in das Wasser, so sorgten die Kanakenjungen, welche rings um das Schiff in kleinen Booten sich tummelten, dafür, daß die Blumen doch in die rechten Hände kamen. Noch lange standen nachher die blumengeschmückten Hawaiier auf dem Deck und schauten der langsam verschwindenden Heimath nach.

Zwölftes Kapitel.

Durch Amerika nach der Heimath.

Unsere Fahrt durch die Vereinigten Staaten von Amerika, welche wir von Honolulu aus in San Francisco erreicht hatten, mußte, so zu sagen, im Fluge geschehen. Die Zeit, welche mir für meine Reise zur Verfügung gestanden hatte, näherte sich ihrem Ende mit Riesenschritten. Nur hier und dort konnte ich eine kurze Rast machen, um vor fünf Jahren gemachte Bekanntschaften zu erneuern und einen Blick in die Werkstätten rastlosen Schaffens zu werfen. Als ich im Jahre 1893 zur Eröffnung der Weltausstellung nach Chicago reiste, habe ich Nordamerika nach allen Richtungen durchquert, vom Atlantischen zum Stillen Ozean, von den großen Binnenseen des Nordens bis zum Golf von Mexiko. Meine Eindrücke und Studien habe ich damals in einem besonderen Bande („Auf Urlaub in Amerika") niedergelegt. Dieses Mal muß ich mich kürzer fassen.

Nach dem vielen Schönen, das ich auf meiner Fahrt durch die Länder des Indischen und Stillen Ozeans gesehen hatte, machte Amerika einen weniger ansprechenden Eindruck auf mich. Was mir aber sehr vortheilhaft aufgefallen ist, sind die Fortschritte in kultureller Hinsicht, zu denen es der Osten in den letzten Jahren gebracht hat. Damals fand ich, daß San Francisco in mancher Hinsicht den eigentlichen

Yankeestädten, wie Newyork und Chicago, überlegen war, namentlich insoweit das Genießen des Lebens in Frage kam. Auch der San Franciscoer war durchaus Geschäftsmann, und sein ganzes Denken und Trachten, wie das jeden Amerikaners, war vornehmlich auf die Jagd nach dem Dollar konzentrirt, aber doch nicht auf sie allein ihrer selbst willen, wie fast überall östlich der Felsengebirge, sondern um mit den erworbenen Dollars sich behaglich des Daseins zu erfreuen. Ich habe dieses Mal gefunden, daß in Bezug auf verfeinerte Lebensweise und die Kunst des Genießens die Leute im Osten größere Fortschritte gemacht haben als die am Goldenen Thor. Vielleicht mag das daher kommen, daß, als Kalifornien vor nunmehr fünfzig Jahren so zu sagen von Neuem entdeckt wurde, dort so reiche Schätze gefunden wurden, daß man ihres Werthes wenig achtete, und so leicht, wie es gewonnen war, das Erworbene auch wieder ausgab. Seitdem haben sich die Zeiten gründlich geändert; nur die allerangestrengteste Arbeit ermöglicht es heute in dem Wettkampf um das Dasein zu bestehen, und man kommt eigentlich jetzt erst dazu, den Geist in dem Maße auf das Praktische zu richten, wie das in den östlichen Städten der Union von Anfang an der Fall gewesen ist. Dagegen scheint für den Osten eine weitere Steigerung des praktischen Sinnes überhaupt kaum mehr denkbar; der höchste Punkt ist erreicht, und nun darf sich der menschliche Geist auch anderen Aufgaben zuwenden. Die Geschäftshäuser sind nicht mehr allein dem nackten Bedürfniß angepaßt, sie sind auch prächtig, theilweise künstlerisch vollendet. Wohl muthet der Stil, das heißt das Konglomerat von allerhand Stilen oder auch das Fehlen jeglichen Stiles, den an die strengen Formen der Ueberlieferung Gewöhnten zuerst merkwürdig an; aber es scheint mir doch, als dürfe man nicht so ohne weiteres über diese Schöpfungen zur Tagesordnung übergehen, wie es vielfach geschieht. Man kann schon heute von dem Entstehen



Neues Cliffhaus bei San Francisco.

eines amerikanischen Stiles sprechen, haben doch seine Hauptlinien auch bei unseren modernen Waarenpalästen schon Eingang gefunden und wahrlich nicht zum Schaden des Straßenbildes. Auch die Villeggiaturen der reichen Kaufherren am Hudson und Michigansee werden immer gediegener, immer schöner. Man merkt auf Schritt und Tritt, wie der als verknöchert verrufene Yankee nach neuen Formen dürstet, wie er etwas verlangt, was auch Herz und Auge erquickt und erfreut. Die Parkanlagen der ostamerikanischen Großstädte werden von Jahr zu Jahr herrlicher. Ihre Instandhaltung, ihre Vergrößerung, ihre Durchbildung nehmen Summen in Anspruch, von denen man sich bei uns kaum einen Begriff macht. Gerade das Parkwesen ist fast überall der Machtsphäre der politischen Beamten entzogen und einer Behörde unterstellt, die sich aus den ältesten und verdientesten Grundbesitzern der Stadt zusammensetzt. Die Steuern, die diese Behörde für ihre besonderen Zwecke ausschreibt, werden gern aufgebracht; denn der Park ist dort in noch viel höherem Grade das Gemeingut des gesammten Volkes als bei uns. Ein großer Theil des Erholungslebens, das sich bei uns in den Kaffee- und Biergärten der Vororte abspielt (Etablissements, die in den Vereinigten Staaten so gut wie ganz unbekannt sind), hat in Amerika seine Stätte in den öffentlichen Parks. Brot und Spiele bot in der römischen Republik der ehrgeizige Politiker dem Volk; in Amerika läßt er schöne Statuen in den Parks aufstellen oder elektrische Springbrunnen anlegen, und das leicht lenkbare Volk vergißt darüber schnell, daß derartige Schenkungen meist nur ein ganz, ganz kleines Sühnopfer für die Millionen sind, die der Stifter dem Volk durch irgend ein Monopol abzunehmen versteht. Mag dem aber sein, wie ihm will; Thatsache ist, daß die amerikanischen Parks immer schöner werden, und in ihren Anlagen immer neue Denkmäler, ein Kunstwerk neben dem anderen aufgestellt wird. Die Fortschritte, die

ich in dieser Hinsicht, namentlich in Chicago und New York, gesehen habe, sind erstaunlich.

In New York fängt man neuerdings übrigens auch an, einzusehen, daß zu einer guten Straße etwas mehr als nur Steine gehören, daß sie glatt behauen sein müssen, sollen anders sie nicht für den Fußgänger ebenso wie für den Wagenverkehr geradezu halsbrecherisch sein. Die Straßen Newyorks fangen an, den Ansprüchen gerecht zu werden, die wir an Fahr- und Fußwege zu stellen uns schon längst gewöhnt haben. In Chicago dagegen sieht es in dieser Beziehung heute noch genau so traurig aus, wie vor fünf Jahren, und daß es da recht bös war, wird sich Jeder noch erinnern, der Gelegenheit hatte, die „Worlds Fair" zu besuchen.

Himmelschreiend ist heute überall in Amerika noch das Reklamewesen. Den Werth, ja selbst die Berechtigung einer Reklame zu bestreiten, fällt mir nicht ein. Aber es ist doch ein recht wenig schmeichelhaftes Zeugniß, das der Amerikaner seinem Geschmack damit ausstellt, daß er überall Riesenplakate in den schreiendsten Farben anbringt. Es ist bezeichnend, daß die große Reklameheldin Sarah Bernhardt die Affichen mit lebensgroßen Figuren von ihren amerikanischen Tournees mit nach der Seine heimgebracht hat. Aber man muß doch staunend anerkennen, was sie aus ihnen hat machen lassen; erste Künstler Frankreichs haben sich heute in den Dienst der Reklame gestellt, und die Folge ist, daß dort Maueranschläge zu finden sind, die durch vornehme Ruhe, formvollendete Zeichnung und fein abgetönte Farben anziehen. Das kann man aber von der Reklame in den Vereinigten Staaten nicht sagen. Selbstverständlich hat sich auch dort in mancher Hinsicht der Geschmack gebessert, und namentlich die großen Transportgesellschaften leisten in ihren illustrirten Führern wirklich Anerkennenswerthes. Das ist aber so zu sagen nur eine Salonreklame. Da, wo die Re-

klame öffentlich auftritt, ist sie stets mehr oder weniger brutal. Es giebt kaum noch einen schönen Punkt im Lande, der nicht durch die scheußlichsten bunten Schilder entstellt wird. In wie hohem Grade die Niagarafälle in dieser Beziehung ausgebeutet werden, ist bekannt; aber auch in den abgelegensten Waldthälern der Catskills oder der Adirondaks darf man sicher sein, neben dem Sprudel einer silberklaren Quelle die Anpreisung einer Seife zu finden. Man kann sich kaum etwas Schöneres denken als die prächtig grünenden und blühenden Berge, die die Einfahrt des „Goldenen Thors" bei San Francisco umschließen; aber weder das gewaltige auf den von den Wogen des Stillen Ozeans umbrausten Felsen errichtete neue Kliffhaus, noch die malerischen „Sutro-Heights", die sich hinter ihm erheben, lassen das Gefühl wahren Genusses aufkommen, ragen doch überall gewaltige Holztafeln mit schreienden Reklameschriften hervor und mahnen den Menschen, der sich einmal idealeren Gedanken hingiebt, an die Bedürfnisse des täglichen Lebens. Wer aber sollte diese Geschmacklosigkeit wohl ärger empfinden, als derjenige, welcher eben Japan verlassen hat. Es ist mir, als wollte Amerika Jedem, der sich seinen Gestaden nähert, schon von Weitem zurufen: Jetzt laßt hübsch alle Firlefanzereien und Schwärmereien hinter Euch; hier wird nur an „Busineß" gedacht.

Daß man es aber mit dem „Busineß" sehr ernst meint, das zeigt sich auf Schritt und Tritt. Man ruht und rastet nicht, um die Herstellung der Waaren immer mehr und mehr zu verbilligen. Da die Handarbeit verhältnißmäßig theuer (obwohl auch in Amerika bereits ein sehr erheblicher Lohnrückgang zu spüren ist), heißt es, die Anwendung mechanischer Arbeitskraft auf alle nur mögliche Art und Weise zu steigern. Die Fortschritte, die in dieser Hinsicht gemacht werden, sind erstaunlich. Ich habe unterwegs die Vertreter der größten deutschen industriellen Werke getroffen, die lediglich zu dem

Zwecke nach Amerika gekommen waren, um sich an Ort und Stelle von dem Werth der neuesten Erfindungen zu überzeugen und sie gegebenen Falls für Europa zu erwerben. Auf diesem Gebiete ist Amerika heute thatsächlich die Lehrmeisterin Europas geworden. Ob aber schließlich der Geschäftssinn allein, wie ihn der Amerikaner versteht, ausreichen wird, um das zu erhalten und auszubauen, was ein bewunderungswürdiger Unternehmungsgeist geschaffen hat, das darf doch billigerweise bezweifelt werden. Ich für mein Theil war gerade noch Zeuge davon, daß die Yankees mit ihrem ausschließlichen Sinne für „Business" wenigstens auf einem Gebiet recht schlechte Erfahrungen gemacht haben. Ich meine ihre Militärverwaltung.

Die Folgen des Krieges, welchen die Washingtoner Regierung so leichtfertig vom Zaun gebrochen hat, haben dem Lande doch viel mehr Elend gebracht, als sie erwartete und als sie vielleicht je zugeben wird. In welche Stadt wir auch immer kamen, überall trafen wir auf Soldaten, die zum Theil vom Kriegsschauplatz in die Heimath zurückgekehrt waren, zum Theil aber auch aus den Feldlagern stammten, welche in den verschiedenen Theilen des Landes als Sammelpunkte eingerichtet gewesen waren. Kräftige, gesunde Gestalten fehlten unter ihnen fast ganz, den meisten sah man Krankheit und Elend schon von Weitem an. Die Adjustirung selbst derjenigen Truppen, welche nicht im Felde gewesen sind, machte einen höchst traurigen Eindruck. Militärischer Geist fehlt den Soldaten vollständig. Amüsant ist es, daß Generale und andere Offiziere eine besondere Genugthuung darüber empfinden, wenn die Zeitungen ihr Bild in möglichst großem Format und geschmückt mit großen Orden und Denkmünzen veröffentlichen. Immerhin dürfte es aber ein Zeichen gesunden Volksthums sein, daß trotz des Enthusiasmus über den gewonnenen Krieg, welcher sich überall in lärmender, protziger Art und Weise geltend macht, eine,

wenn auch geringe, Anzahl von Zeitungen den Muth findet, Spott und Hohn über die Machthaber und ihr Heer auszugießen.

Es entspricht allerdings unseren Anschauungen über das Wesen des Heeres sehr wenig, wenn die Zeitungen gegen die einzelnen Offiziere Kampagnen eröffnen, und jeder Journalist, der von militärischen Dingen eigentlich auch nicht das Geringste versteht, sich zum Kritiker über die Armee berufen fühlt und merken läßt, daß er sich viel klüger als der Präsident und die von ihm berufenen Offiziere und Beamten dünkt. Auf der anderen Seite aber muß man zugeben, daß die Zustände allen Grund zu einer ernsten Kritik geben. Die Zahl derjenigen, welche in den Militärlagern und Baracken erkrankten und starben, war sehr viel größer als die derjenigen, welche auf dem Felde der Ehre gefallen sind oder verwundet wurden. Obgleich die Privatwohlthätigkeit namentlich in den Lagern und Militär-Depots sowie in den Lazarethen zum Theil ganz Außerordentliches geleistet hat, waren die Zustände doch überall erschreckend traurig. Fieber, Dysenterie und andere Krankheiten grassirten in hohem Maße. Wie mir von sachverständigen Leuten, Nichtamerikanern, versichert worden ist, ist man in den Feldzug hineingegangen, ohne auch nur auf das Allergeringste vorbereitet zu sein. Die Amerikaner mußten die ihnen zunächst ganz unbegreifliche Entdeckung machen, daß man für einen Feldzug auch noch etwas Anderes als nur Geld braucht, daß zum Kriegführen vor Allem auch Soldaten gehören, welche in ernster Arbeit auf die großen Strapazen vorbereitet sind, welche ihnen jeder Feldzug, namentlich aber ein solcher in fieberdurchseuchten Tropengegenden, bringen muß. Die höchsten Posten in der Armee wie in der Verwaltung hatte man Leuten anvertraut, welche schlechterdings keine Vorkenntnisse für die schwierigen Aufgaben, die ihrer harrten, mitbringen konnten, die sich niemals um militärische

Dinge gekümmert hatten. Der Umstand, daß irgend ein reicher New Yorker oder Chicagoer die Mittel aufgewandt hatte, um ein Regiment anzuwerben, das er dann der Bundesregierung als Freiwilligen-Regiment zur Verfügung stellte, genügte, ihm das Obersten-Patent zu verschaffen und ihm die Führung dieser Leute anzuvertrauen. Daß die Amerikaner schließlich trotz solchen Materials als Sieger aus dem Kriege hervorgegangen sind, findet seine Erklärung nur darin, daß sie einerseits mit einer so korrupten Nation, wie der spanischen, zu thun hatten, andererseits aber auf die Unterstützung der eingeborenen Rebellen rechnen durften. Diese Letzteren wieder von sich abzuschütteln, wird ihnen noch Mühe genug machen. Aber man wird sich wohl oder übel entschließen müssen, jetzt bald die überall verbreiteten Bilder wieder verschwinden zu lassen, welche zeigen, wie die Amerikaner den Rebellen die rettende Hand reichten. Man hat allen Grund, sich aufrichtig zu schämen, für die Rettung solcher „Mitmenschen" soviel Blut und Geld geopfert zu haben. Ich habe mehrfach Gelegenheit gehabt, mit vernünftigen Amerikanern zu sprechen, welche zwar auch über die Siege ihrer Armee begeistert waren, den ganzen Krieg aber doch als für die innere Politik der Vereinigten Staaten durchaus unnöthig bezeichneten und nur trüben Blickes in die Zukunft zu schauen vermochten. Die große Menge in den Vereinigten Staaten sieht in den Kolonialgelüsten ihrer Regierung und in der starken Vermehrung von Heer und Marine etwas durchaus Unamerikanisches. Vorläufig sucht man sich allerdings noch mit den Worten zu trösten: „Wir haben ja soviel Geld, daß uns alle diese Ausgaben nicht schaden können, und schließlich bleibt das Geld doch im Lande."

Inzwischen hat die Regierung der Vereinigten Staaten einen großen Theil der Fehler, die gemacht worden sind, erkannt; man ist sich bis zu einem gewissen Grade auch

darüber klar, daß nicht allein ein Mißgriff in der Wahl der Personen vorgekommen ist, sondern daß auch das bisherige System ein verfehltes ist. Man will jetzt die Bundesarmee vergrößern. Als ob es damit gethan wäre! Eine vergrößerte Armee wird eines Tages ebenso wenig wie die kleine heutige eine Katastrophe abwenden können; das wird nur eine verbesserte vermögen. Woher aber das Material für eine bessere Armee nehmen, so lange das Werbesystem beibehalten wird, das heute besteht und das den Soldaten für die Zukunft schlechterdings keine Aussichten bietet? Oder wird auch auf diesem Gebiete das Volk der Vereinigten Staaten sich Institutionen zuwenden, die es noch vor wenigen Monaten als barbarisch zu bezeichnen liebte? Der Militarismus des waffenstarrenden Europa schien dem Yankee stets ein Greuel, dem Yankee wenigstens, der nie in Europa gewesen. Bei ihm war der Dollar allein allmächtig, er ist es auch heute noch. In diesen Anschauungen wird eine große Aenderung eintreten, dem Militarismus werden bedeutende Opfer gebracht werden müssen, soll nicht das wieder den Händen der Amerikaner entschlüpfen, was der eben beendete Krieg eingebracht hat.

Es kann nicht ausbleiben, daß in dem Augenblick, wo die Vereinigten Staaten wirklich den Entschluß fassen, eine starke, gesunde Armee zu schaffen, sich schnell eine Militär-Aristokratie in der Union bilden wird. Die Zahl derer, die sich nicht mehr damit begnügen, daß der Dollar ihnen Unabhängigkeit und Macht, sowie alle möglichen Begünstigungen Seitens der politischen Parteien sichert, die vielmehr in ihm ein Mittel sehen, durch das sie ihren Hang befriedigen können, glanzvoll aufzutreten und eine Schranke zwischen sich und der großen Menge aufzurichten, ist schon jetzt nicht gering und dabei in stetem Wachsen begriffen. Diese werden schnell die höchsten Stellen der Armee und der Marine mit Beschlag belegen. Zunächst werden sie es nur thun,

um damit ihrer Neigung für äußeren Glanz zu fröhnen. Bald aber wird eine feste, geschlossene Militär-Aristokratie vorhanden sein. Daß eine solche in Republiken gedeihen kann, lehrt uns die Geschichte. Diese zeigt uns jedoch auch, wie schnell sie gerade in Republiken die gerühmten „bürgerlichen Freiheiten" vernichtet.

Flotte und Heer aber werden sich auf die Dauer nicht mit den billigen Lorbeeren begnügen können, die jetzt gepflückt sind. Die Schwäche Spaniens konnte dieses Mal das ob der Heldenthaten seiner Söhne begeisterte Volk der Vereinigten Staaten über die Rolle hinwegtäuschen, die in Wahrheit die Flotte Sampsons gespielt hat, als ihr Admiral täglich meldete, alle Außenforts von Santiago seien vernichtet, während sie jedesmal am anderen Morgen die Arbeit wieder von Neuem beginnen mußte, und die ebenso General Shafter der Welt zum Besten gab, als er telegraphirte, in 48 Stunden könne er die Stadt nehmen, während es eines vollen Monats bedurfte, um die weit schwächere Armee der Spanier zur Uebergabe zu zwingen. Will die Militär-Aristokratie aber den Nimbus sich erhalten, den im Lande heute Heer und Flotte umgiebt, so wird sie genau so etwas Außerordentliches leisten müssen, wie die Geld-Aristokratie bis jetzt auf der Jagd nach dem Dollar geleistet hat, um ihre heutige Machtstellung zu erringen. Sie wird in den Gang der Weltpolitik eingreifen müssen, um sich zu bethätigen. Ungeschulte Soldaten und Matrosen aber, die sich nicht einmal den Spaniern gewachsen gezeigt haben, werden dazu geeignete Hilfskräfte nicht sein. Die Vereinigten Staaten werden nicht umhin können, den Einrichtungen, die dem kleinen Europa seine Weltstellung verschafft haben, auch bei sich dauernd Raum zu geben.

So sehen wir uns der eigenartigen Thatsache gegenüber, daß nicht der Sieger dem Unterworfenen sein Wesen und seine Einrichtungen aufdrängt, daß er vielmehr Ge-

danken und Institutionen, die er bisher verachten zu dürfen geglaubt hat, Raum geben muß, und zwar in weit höherem Maße, als er sich vielleicht heute bewußt ist.

Selbstverständlich kann das nicht ohne Einfluß auf die anderen Gebiete des öffentlichen Lebens bleiben. So stehen denn die Vereinigten Staaten in diesem Augenblick an einem Wendepunkt ihrer Geschichte. Das Blatt, das von dem Kriege um Kuba berichtet, ist umgeschlagen. Das neue liegt noch unbeschrieben da. Was wird es bringen?

Die Wirkung des Krieges auf Industrie und Handel ist überall zu erkennen. Beim Beginn des Krieges hat Jeder sich in seinen Bestellungen auf das Nothwendigste beschränkt oder seine Ordres überhaupt zurückgehalten, so daß während der kriegerischen Operationen die Fabrikation von Waaren aller Art zum Stillstand gekommen ist. Man hofft jetzt auf eine Besserung; mit welchem Rechte, bleibt abzuwarten. Günstige Vorbedingungen sind insofern allerdings für einen neuen Aufschwung von Handel und Wandel vorhanden, als die Ernte im ganzen Lande mit Ausnahme von Kalifornien sehr gut gewesen ist.

Die Verbindung mit Deutschland hat durch die angeblichen Zwischenfälle vor Manila eine recht unangenehme Störung erhalten. Ich kann auf Grund eingezogener Erkundigungen versichern, daß das gesammte Geschäft mit Deutschen eine Unterbrechung erfahren hat, die sich in manchen Dingen äußert. Besonders die Zeitungen haben durch Artikel, die augenscheinlich von englischer Seite inspirirt waren, in recht verderblicher Weise geputscht. Durch alle möglichen Uebertreibungen und Verbreitung offenkundiger Unwahrheiten, die indessen von der urtheilslosen großen Menge geglaubt werden, ist das Mißtrauen gegen Deutschland auf die Spitze getrieben. Der Versuch der vornehmen großen deutschamerikanischen Blätter, den Gemeinheiten, welche von der englischamerikanischen Presse verbreitet wurden, in

würdiger Weise entgegenzutreten, ist, soviel ich habe beobachten können, vollständig vergeblich gewesen. Die Intriguen waren zu gut angelegt, als daß der Kampf weniger Blätter, welcher noch dazu in einer Sprache geführt werden mußte, die die Mehrheit des Volkes nicht versteht, von Erfolg sein konnte. Man hatte sich in den Kreisen der Deutschamerikaner wenigstens der Hoffnung hingegeben, daß die endlichen Friedensverhandlungen in Berlin und nicht in Paris geführt würden und daß auf diese Weise Deutschland Gelegenheit geboten würde, seine volle Loyalität den Vereinigten Staaten gegenüber zu zeigen. Der Umstand, daß die Friedenskonferenzen an der Seine stattfinden, bedeutet für die Franzosen die Zurückeroberung eines großen Theils des Terrains, welches sie in den letzten Jahren in Amerika verloren hatten. Will Deutschland den Verlust, welchen es bereits gehabt hat, wieder einholen, so ist das nach Ansicht der Deutschamerikaner kaum anders möglich, als durch bedeutendes Entgegenkommen in allen Zoll- und Tariffragen.

Von großem Interesse muß es für jeden Politiker sein, daß die Ereignisse der letzten Monate klar und deutlich gezeigt haben, daß die nach den Vereinigten Staaten ausgewanderten Deutschen für Deutschland in politischer Beziehung ebenso vollständig verloren sind, wie sie es bekannter Maßen wirthschaftlich von dem Augenblick an zu sein pflegen, wo sie den Staub der Heimath von den Füßen geschüttelt haben. Die Thatsachen haben bewiesen, daß auf die überwältigende Mehrheit der Deutschamerikaner schlechterdings kein Verlaß ist. Ich selbst habe mit vielen solchen Leuten gesprochen, welche nur zu gern ihr altes Vaterland verleugneten, namentlich sobald ein Amerikaner zugegen war. Ist es doch im letzten Sommer sogar in Hoboken auf dem alten deutschen Volksfest, welches dort alljährlich gefeiert wird, zu lauten antideutschen Demonstrationen gekommen. Wenn übrigens

die Deutschen in Amerika glauben, durch ihre so offenkundig zur Schau getragene Vaterlandslosigkeit sich irgend welchen politischen Einfluß in ihrer neuen Heimath erringen zu können, so dürften sie sehr im Irrthum sein. Der Yankee hat eine ungleich höhere Achtung vor der Minderzahl der Deutschen, welche kein Hehl daraus machen, daß sie von Geburt Deutsche sind und daß sie auf ihre deutsche Heimath, auch nachdem sie amerikanische Bürger geworden sind, stolz bleiben. Man braucht, um zu dieser Erkenntniß zu kommen, ja auch nur an die Irländer zu denken, denen es niemals einfällt, ihr Irenthum abzustreifen, und die trotzdem oder vielmehr gerade deshalb, es im politischen Leben der Vereinigten Staaten zu einer Machtstellung gebracht haben, auf die jeder Politiker, mag er angehören welcher Partei er will, Rücksicht nehmen muß.

In einem überraschenden Widerspruch zu der sonst dem Deutschen Reich gegenüber zur Schau getragenen Nichtachtung steht die Thatsache, daß in vielen Städten beim Ableben unseres großen Reichskanzlers Gedenkfeiern für ihn veranstaltet wurden. Namentlich in Chicago hat eine geradezu erhebende Bismarckfeier stattgefunden.

Die ablehnende Haltung der Deutschamerikaner gegen Deutschland erschwert übrigens nicht nur unseren diplomatischen Vertretern in den Vereinigten Staaten ihre Stellung ungemein, sondern sie macht es geradezu in verständigen amerikanischen Kreisen unmöglich, den antideutschen englischen Hetzereien mit der Schärfe entgegenzutreten, wie man es vielleicht gern gethan hätte. Namentlich in Washington hat man von Anfang an keinen Zweifel gehegt, daß die Haltung Deutschlands in jeder Weise loyal gewesen ist. Ich kann nicht annehmen, daß der kommandirende Admiral seiner Regierung falsche Berichte eingesandt hat. Wie man aber in den unterrichteten Kreisen der amerikanischen Marine und des amerikanischen Heeres über das Auftreten Deutsch-

lands vor Manila denkt, das habe ich selbst aus dem Munde amerikanischer Offiziere gehört, die von Manila in die Heimath zurückgingen, und mit denen ich von Honolulu aus die Reise über den großen Ozean nach San Francisco gemacht habe. Ausnahmslos zeigten sie sich im höchsten Grade entrüstet über die Unwahrheiten und Niederträchtigkeiten, welche über das deutsche Geschwader und seine Thätigkeit vor Manila verbreitet worden waren. Man wird nur hoffen können, daß die Zeit auch diese durch den Krieg geschlagenen Wunden vernarben lassen wird.

Jetzt, wo der Friede geschlossen wird, und das allgemeine Vertrauen wieder zurückkehrt, wird sich hoffentlich auch das Verhältniß Amerikas zu Deutschland wieder besser gestalten. Die Reiselust der Amerikaner erwacht bereits von Neuem. Schon beginnen sich die Badeorte des Ozeans, welche bisher verlassen dalagen, zu füllen, und bald wird sich auch ein neuer Strom von Touristen über den Atlantischen Ozean nach der alten Welt ergießen. Das Volk der Vereinigten Staaten wird sich langsam wieder auf sich selbst besinnen, und bei der schon jetzt erkaltenden Stimmung dem Liebeswerben der Engländer gegenüber wird man voraussichtlich in nicht allzu langer Zeit so indifferent werden, daß die Episode englischer Freundschaft und deutscher Feindschaft bald vorüber sein dürfte.

Es war in der ersten Woche des September, als wir in New York anlangten. Unser Aufenthalt in der Millionenstadt am Hudson war kurz bemessen. Wir waren froh, daß es uns gelang, auf dem nächsten Dampfer des Norddeutschen Lloyd eine Kajüte zu belegen, und wir nun die letzte Seefahrt unserer Weltreise antreten konnten.

Schnell vergingen uns die Tage auf dem Atlantischen Ozean. Zu gewaltig waren die Eindrücke gewesen, die wir in den letzten Monaten unter fremden Völkern in fernen Landen empfangen hatten. Kaum reichte die Zeit, um nur

das Wichtigste noch zu Papier zu bringen, ehe wir wieder die Gestade der Heimath erreichten.

In Southampton gab es eine kurze Rast. Bald war auch die graue Nordsee durchquert; vorbei ging es an den Feuerschiffen der friesischen Inseln.

Da winkte auch schon der Rothesand-Leuchtthurm herüber. Wir fuhren in die Weser ein. Der „Willkommen", das kleine Dampfboot des Lloyd, kam uns entgegen, und schon von weitem erkennen wir auf seinem Oberdeck die Gestalten unserer Lieben, die von Berlin herübergekommen sind, um als erste uns wieder zu begrüßen auf der heimathlichen Scholle.

Druck von H. S. Hermann in Berlin.